

Herrn v. Tschitschagow

Rußisch-Kayserlichen Admirals

Reise

nach

dem Eißmeer.

St. Petersburg,

bey Johann Zacharias Logan 1793.


№ 3128

Gerhard Friedrich Müllers

Weyl. Russisch-Kayserl. würkl. Staatsrath und Historiographen

Nachrichten

von den neuesten

Schiffahrten im Eißmeer

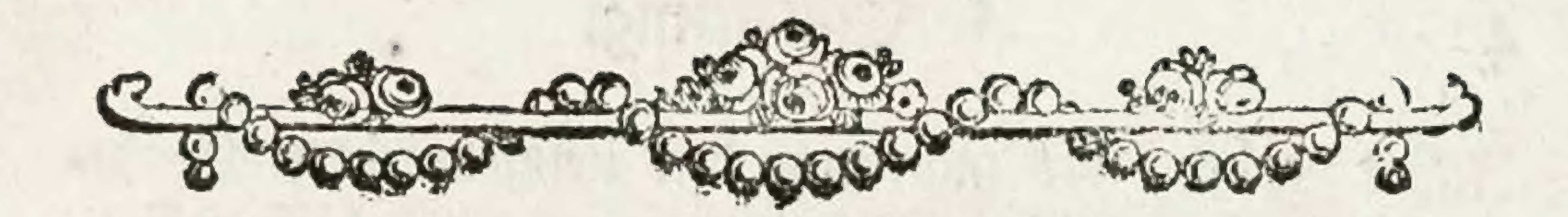
und

in der Kamtschatkischen See,

seit dem Jahr 1742; da die zweyte Kamtschatkische Expedition aufgehört hat.

Ein Stück aus der Regierungs-Geschichte

der grossen Kayserinn Katharina II.



I.

Einleitung.

Was Rußlands große Beherrscher bis auf das Jahr 1742. zu Entdeckung unbekannter Länder im östlichen Weltmeer und zu Beprüfung der Möglichkeit einer Schiffahrt durch das Eismeer gethan haben, das weiß man aus denen ehedem davon in den Druck gegebenen Nachrichten *). Der Gewinn, den die Gefährten des Capitain-Commandeurs Bering auf einer der neuentdeckten Insuln gemacht hatten, reizte bald Privatpersonen an, gleichmässige Schiffahrten zu unternehmen, und dieses geschahe mit solchem Fortgang, daß fast alle Jahr zu Ochozk und in Kamtschatka Schiffe ausgerüstet wurden, die gemeiniglich mit einer Menge kostbaren Pelzwerks, das in China den vortheilhaftesten Abgang hatte, zurück kamen. Ein Mangel dabey war, daß diese Schiffahrten ohne Anweisung geschickter Steuerleute geschahen. Deswegen giengen wohl 20 und mehr

 Jahre

*) Sammlung Russischer Geschichte 3ter Band. Ежемѣсячныя сочиненія, 1758. Году. Voyages et découvertes faites par les Russes le long des Cotes de la mer glaciale et sur l' Océan Oriental, tant vers le Japon que vers l' Amerique, Amsterdam, 1766. 8vo.

Jahre vorbey, bis man von den neugemachten Entdeckungen umständliche Nachrichten und zuverlässige Carten erhielt; ein Mangel, dem nicht anders als durch die gnädige Vorsorge der großen Kayserinn Catharina abgeholfen werden konnte. Es schien aus Unwissenheit geschehn zu seyn; vielleicht aber auch aus Absichten, daß diejenige Reihe neuentdeckter Inseln, die sich gegen Osten erstreckt, auf den Carten dieser Leute gegen Nordost ausliefen. Wunderbar, wie erhebliche Fehler noch im Jahr 1774. da man doch schon lange bessere Nachrichten hatte, auf gewissen gedruckten Carten fortgesetzt werden.

Im Eißmeer hatten die weitern Untersuchungen, seit der zweyten Kamtschatkischen Expedition gänzlich aufgehört und sie wären beynahe in Vergessenheit gerathen, wenn nicht eine Eifersucht zwischen zwey Personen, seitdem die Beschreibung der vorigen Schiffahrten in Druck erschienen war, aufs neue davon hätte reden machen. Die Gründe, welche der eine, um für künftigen Versuchen zu warnen, beygebracht hatte, wollten bey dem andern nur in soweit Beyfall finden, als es die vorigen Maaßregeln beträfe, da man längst den Sibirischen Küsten durchzukommen geglaubt hatte. Wenn man aber von Archangel und von Kola aus, die Fahrt auf Spitzbergen richtete, das alte Grönland zu entdecken suchte und längst den östlichen Grönländischen Küsten sich so weit, als möglich dem Pol näherte, so sollte, nach dieses Mannes Meynung, noch viel Wahrscheinlichkeit vorhanden seyn, daß man einen kurzen und nicht sehr unbequemen Weg, durch das Eißmeer nach dem östlichen Weltmeer zu kommen, vor sich finden würde. Die Gründe dieser Meynung hatten schon Boarens und Wood (berühmte Namen unter den Seefahrenden), geltend machen wollen, der leztere aber hatte solche nachgehends auch widerlegt. Man konnte den Vorschlag ohne

ohne eigne Erfahrung nicht für unmöglich halten. Neue Gründe von dem Nutzen der für die Erdbeschreibung, und von der Ehre, die dem Vaterlande daraus erwachsen würde, gaben demselben ein neues Gewicht. Die Sache kam bis vor den Thron, und wurde von der großen Kayserinn, der größten Beförderinn der Wissenschafften, der reichsten Quelle eines ewigen Ruhms für Rußland, in Betrachtung gezogen.

Rußland hat nicht dieselben Ursachen, eine Schiffahrt auf dem Eißmeer zu wünschen, als andre Nationen. Es braucht keine Norderfahrt zu Beförderung seiner Handlung, keines nähern Weges nach China, Japan und Ostindien; es hat nach China den ofnen und bequemen Landweg, der mit keiner Gefahr verknüpft ist, längst dessen man auf die Zeit, wann man daselbst anlangen und von dort zurückkehren wird, mit ziemlicher Gewißheit rechnen kann. Die vornehmsten Waaren, welche nach China gehn, sind das Sibirische Pelzwerk, welches schon größtentheils an der Gränze mit Vortheil abgesezt wird. Rußland hat seine Schiffahrt nach den Inseln des östlichen Weltmeers. Es könnte solche auch nach Japan und Indien ausbreiten, wenn da nicht Hindernisse wären, die durch die Norderfahrt nicht zu heben sind. Ein Nutzen möchte vielleicht entstehn, wenn zwischen den entlegenen Russischen Provinzen die Seefahrt eine bequemere Gemeinschaft gewähren könnte, als diejenige ist, wozu jezt die Schiffahrt auf den Flüssen die Hand bietet. Wie wenig aber dieses zu hoffen ist, darüber hat man eine Erfahrung an Mangasea, welche Stadt in den ersten Jahren nach ihrer Erbauung von Archangel zur See mit Getraide versorgt wurde. Gefährlichkeit, Ungewißheit und Kostbarkeit haben bald andre Mittel und Wege der Zufuhr angewiesen und in Gang gebracht. Wenn demnach zwey große Kayserinnen die Bemühungen

der Holländer und Engländer eine Schiffahrt durch das Eißmeer möglich zu machen, erneuert haben, so kann es wohl nicht in der Absicht geschehen seyn, um für die Handlung ihres Reichs große Vortheile dadurch zu erwerben, und noch weniger die Fahrt, wenn sie gefunden würde, mit Ausschließung andrer Mächte, für sich allein zu nützen.

Gleichwohl ist ein Mann gewesen *), der den widersinnigen Einfall gehabt hat, die russische Regierung könne wohl die wahre Beschaffenheit der bey der zweyten Kamtschatkischen Expedition längst dem Eißmeer gemachten Entdeckungen, als ein Geheimiß für sich behalten haben, damit nicht andre Nationen zu neuen Schiffahrten daher Gelegenheit nehmen möchten. Der Herausgeber jener Nachrichten von den russischen Schiffahrten und neuen Entdeckungen habe, wider besser Wissen und Gewissen, um bey der Regierung Dank zu verdienen, Schwierigkeiten gesucht, wo keine seyen, um andre dadurch von der Fahrt abzuschrecken; auf der Carte von den neuen Entdeckungen sey Sibirien, mit dem Lande der Tschuktschi um 30 und mehr Grade zu weit gegen Osten ausgedehnt worden, damit bey andern Nationen die Schwierigkeiten der Schiffahrten durch Verlängerung des Weges vermehrt würden. Gewiß besondre und kühne Gedanken eines Stubengelehrten, der von der Möglichkeit der Norderfahrt begeistert, sich wider diejenigen entrüstet, die auch nur von weitenher etwas, was seiner Hofnung nicht schmeichelt, bekannt machen.

*) Memoires et observations géographiques et critiques sur la situation des pays septentrionaux de l' Asie et de l' Amerique par Mr. *** (Engel). Lausanne 1765. 4to. Dieses Buch ist auch ins Teutsche übersetzt und vom Verfasser mit Zusätzen vermehrt worden.

machen. Rußland ist dem Herrn Engel verhaßt, weil es dasjenige, was er sich so fest einbildete, nicht gefunden hat. Rußland wollte durch diese Schiffahrten zum allgemeinen Nutzen der Menschheit etwas beytragen, es wollte die Erkenntniß unsers Erdbodens erweitern, es wird dafür als eigennützig, und seine eigne Carten verfälschend ausgeschrieen. Nicht zufrieden mit seinen ungerechten Beschuldigungen, gab er zugleich mit seinem Buch auch eine nach seinen Grundsätzen eingerichtete Landkarte von dem Nordostlichen Sibirien in den Druck, worauf er diesen Theil des russischen Kayserthums um so viel, als es ihm vortheilhaft schien, willkührlich einschränkte und dagegen das Land von Amerika, damit zwischen beyden kein leerer Raum übrig bliebe, um eben so viel westwärts ausdehnte.

Man hat nicht für nöthig geachtet dergleichen Erdichtungen, die unmöglich bey Kennern Beyfall finden können, zu widerlegen oder nur derselben Ungrund anzuzeigen. Wäre nicht die Absicht gewesen, die Schiffahrten nach der lautern Wahrheit zu beschreiben, warum hätte man sie denn beschrieben? Man hätte ja von allem schweigen können. Andre Nationen von der Schiffahrt auf dem Eißmeer abzuschrecken, konnte kein Bewegungsgrund seyn, weil alle, aus eigner Erfahrung, weitern Versuchen längst entsagt hatten. Es möchte eher rathsam geschienen haben, die Schiffahrten längst denen im ostlichen Weltmeer neuentdeckten Insuln, als die längst den Küsten des Eißmeers, zu unterdrücken. Denn wenn die leztern auch Nacheiferer unter andern Nationen finden sollten, so ist gewiß, daß fremde Seefahrende, ohne russische Beyhülfe, nicht viel ausrichten, ja auch mit allen Hülfsmitteln, die man ihnen reichen könnte, von der Natur selbst zur Rückkehr, wie ihre Vorgänger, würden gezwungen werden. Aber auch für jene Insuln

ist nichts zu besorgen. Sie sind einmahl ein wohl- erworbnes Eigenthum der russischen Krone, keine ist jemahls einer Europäischen Macht bekannt gewesen, und eine jede ist, fast seit ihrer Entdeckung, dem russischen Reich zinsbar. Ein sehr weiter Abstand von unbekannten Ländern und Meeren, unterscheidet die fernsten dieser Insuln, von den fernsten Besitzungen der Spanier in Californien. Die Spanier sollen, den öffentlichen Zeitungen zufolge, Schiffe ausgesandt haben, um nordlich von Californien Entdeckungen zu machen. Diese konnten wohl auf die entferntesten zu Rußland (schon damahls) gehörigen Insuln stoßen. Es wäre merkwürdig, wenn zwey in der alten Welt am weitesten von einander entfernte Nationen in der neuen Welt Nachbarn würden, mit einander Handlung pflögen, und Handlungsbündnisse errichteten.

Der Herausgeber jener Nachrichten von den Schiffahrten und neuen Entdeckungen, hätte vielleicht sich gegen Herrn Engel vertheidigen sollen, weil dieser ihn vorsetzlicher Unwahrheiten und Schmeicheleyen beschuldigt, wodurch er sich bey der Regierung beliebt machen, und sein Glück habe befördern wollen. Er hat aber dieses um so viel unnöthiger gehalten, da er nicht, als ein Schmeichler und der Erdichtungen liebet oder zu schreiben pflegt, in der Welt bekannt ist. Es muß sich einer allein für weise halten, der da glaubt, ein andrer, dem er doch einigen Verstand zutrauen muß, habe gehofft, durch Unwahrheiten, die sich selbst widerlegen, und die gar zu handgreiflich würden, sein Glück zu machen. Wer den Verfasser kennt, der weiß es, daß er die Allerhöchste Gnade der größesten Monarchin seiner Treue in denen ihm anbefohlnen Geschäften, seinem Fleisse und seinen von Rußland erworbnen Kenntnissen zu verdanken hat.

Man

Man möchte sagen: so hätte doch die Wahrheit der Carte von den neuen Entdeckungen nicht ohne Vertheidigung bleiben sollen, indem wahr oder falsch nicht von unserm Willen abhängt, vielmehr die Wahrheit bey einem jeden, der sie erkennt, Schuz finden muß, absonderlich bey denen, die solche veranlaßt haben und die Einwürfe zu widerlegen am meisten im Stande sind. Hier muß man gestehn, nicht geglaubt zu haben, daß der Wahrheit, durch des Herrn **Engels** unstatthafte Einwürfe bey Personen, die davon zu urtheilen im Stande sind, auf irgend eine Weise Eintrag geschehen kann. Wer von der Geschichte der Land- und Seekarten Kenntniß besizt, dem kann nicht unbekannt seyn, daß die um das Jahr 1754. verfertigte und mit der Beschreibung der Seereisen im Jahr 1758. ausgegebene Carte von den neuen Entdeckungen, nicht die erste ist, worauf Sibirien, Kamtschatka und das Land der Tschuktschi bis auf den 205 Grad der Länge, von der Insul Ferro zu rechnen, sich erstreckend vorgestellt worden. Diese Ausdehnung findet sich schon auf der Carte des Capitains **Bering** von seiner ersten Reise und folglich vom Jahr 1728. die Herr **d' Anville** dem Chinesischen Atlas des P. **Du Halde** beygefügt hat. Sie gründete sich aber damahls auf Operationen und Beobachtungen, die der Cap. **Bering** auf der Hinreise von Tobolsk bis nach Kamtschatka angestellt hatte; weiterhin aber, längst den Kamtschatkischen, Koräkischen und Tschuktschischen Küsten, war sie das Resultat seiner Schiffahrt, während welcher er diese Küsten beständig im Gesicht hatte. Der Staatsrath **Kirilof** nahm aus der Beringschen Carte, mit Beyfall des Herrn **De l' Isle**, die Grade der Länge für seine General-Carte von Rußland, die im Jahr 1734. herauskam; und dieser folgte wieder der Herr Prof. **Hasius** zu Wittenberg, auf seiner General-Carte, welches alles geschahe, da noch an keine Beschreibung der

Seereisen und neuen Entdeckungen, die auch noch nicht gemacht waren, gedacht wurde. Und doch will Herr Engel die Ausdehnung von Sibirien, bis auf 205 Grad Länge, politischen Besorgnissen der russischen Regierung, bey Gelegenheit der zweyten Kamtschatkischen Expedition und der davon im Jahr 1758. bekannt gemachten Nachrichten, zuschreiben.

Erwäget man nun noch, daß zur Zeit der zweyten Kamtschatkischen Expedition, zu Jakuzk, Ochozk, Bolscherezkoi ostrog, und im Hafen Petropawlofska genaue astronomische Beobachtungen für die Länge dieser Oerter angestellet worden, die alle mit der vorherbeschriebnen Lage und Ausdehnung übereinstimmen: so muß man sich desto mehr verwundern, wie Herr Engel, dem diese Beobachtungen, theils aus der Nachricht von den Seereisen, theils aus den Commentarien der Petersburgischen Akademie der Wissenschaften hätten bekannt seyn sollen, auf den unglücklichen Einfall gerathen können, seine nichtige Einwendungen an das Tageslicht zu geben, und sich selbst als einen Mann, dem es nicht um Wahrheit, sondern um Bestätigung seiner Lieblings-Ideen zu thun ist, der Welt zur Schau darzustellen.

Es gereicht daher einem französischen Erdbeschreiber *) nicht zur Ehre, daß er sich durch Herrn Engel verleiten lassen, ihm auf gewisse Weise Beyfall zu geben, ob er ihm gleich nicht gänzlich, sondern nur bis etwan auf die Hälfte, in der Einschränkung Sibiriens und des Landes der Tschuktschi gefolgt ist. Hingegen hat ein andrer französi-

*) Lettre de Mr. ROBERT de VAUGONDY à M * * * au sujet d' une Carte systematique des pays septentrionaux de l' Asie et de l' Amerique. Paris 1768. 4to. Besteht aus einem gedruckten Bogen, und einer Carte.

französischer Erdbeschreiber *) sich um die Wahrheit verdient gemacht, indem er die Petersburgische Carte, mit den Carten der Herren Engel und Vaugondy vergli- chen, und, sich am meisten auf die astronomische Beobach- tungen gründend, der ersten beygepflichtet hat. Nach einer wohlhergebrachten Gewohnheit pflegt die Parisische Aka- demie der Wissenschaften in zweifelhaften Fällen den Ausschlag zu geben. Hatte sie erstlich den H. Vau- gondy mit ihrem Beyfall beehrt:, um so viel weniger konnte sie solchen dem Herrn Buache, nachdem sie seine Gründe gesehen hatte, versagen.

Man sieht nicht, daß diesesmahl, und auch bey veränderten Maaßregeln, grössere Wahrscheinlichkeit zu einer glücklichen Schiffahrt im Eißmeer gewesen wäre, als in den vorigen Zeiten. Wäre aber die Sache gelun- gen, deren Möglichkeit man nicht widerlegen konnte, so hätte daraus ein unbeschreiblicher Nutzen für die Wis- senschaften und allenfalls auch für das ganze handelnde Europa entstehn können. — Catharina die Grosse beschloß zwey Schiffe zu Archangel, zur Reise gegen den Nordpol auszurüsten, um eine freye Fahrt durch das Eißmeer nach dem ostlichen Weltmeer zu suchen. Und zu gleicher Zeit sollten zwey Schiffe von Ochozk oder Kamtschatka auslaufen, um die eigentl. Lage und Beschaf- fenheit der in demselben Meer, seit Berings Schiffahrt neuentdeckten Insuln zu bestimmen, zu beschreiben, und auf einer genauen Carte vorzustellen. Beyde Partheyen sollten mit erfahrnen, und muthigen Befehlshabern, mit zu-

*) Memoire sur les pays d' Asie et d' Amerique, situés au Nord de la Mer du Sud, accompagné d' une Carte de comparaison des Plans de M. M. Engel et de Vaugondy, avec le Plan des Cartes modernes par J. N. BUACHE Geographe ordinaire du Roy. Paris, 1775. 4to.

zulänglichem Schiffsvolk und mit allen nöthigen Hülfs- und Lebensmitteln versehen werden. Beyde sollten, wenn es nach Wunsch gienge, in der Kamtschatkischen See sich vereinigen, darauf gemeinschaftlich ihre Angelegenheiten treiben, und endlich sollten die Archangelschen Schiffe, zu mehrerer Versicherung der entdeckten Fahrt, durch das Eißmeer nach Archangel zurückkehren.

Von dieser Fahrt im Eißmeer ist nie etwas wahres und gewisses, ohneachtet sie vor aller Welt Augen geschehen, bekannt geworden. Sie hatte einen Vorwand, der den Zweck der Reise nicht errathen ließ. Von den neuentdeckten Insuln sind Nachrichten in den Druck gekommen, die aber keinesweges für zulänglich, zum Theil auch nicht für richtig gehalten werden können. Eine Nachricht im Petersburgischen geographischen Calender von 1774. ist die unrichtigste; eine in Deutschland gedruckte *) deren Verfasser sich und die Quellen seiner Erzählungen nicht zu erkennen gegeben hat, ist unstreitig viel besser, aber bey weitem nicht vollständig. Bey der gegenwärtigen Arbeit werden lauter authentische Schriften oder Abschriften, Kayserliche Befehle, Instructionen, Berichte, Tagebücher, See-Carten, alles aus dem Reichs-Admiralitäts-Collegium, getreulich mitgetheilt, den Stoff der Erzählungen ausmachen. Die Grosse Kayserinn hat selbst dafür gesorgt, und der unvergleichliche Erfüller Kayserlicher Befehle, Her Graf Iwan Grigoriew. von Tschernischef **) hat es nach seiner bekannten Werkthätigkeit betrieben, daß der Verfasser

*) Neue Nachrichten von den neuentdeckten Inseln in der See zwischen Asien und Amerika, aus mitgetheilten Urkunden und Auszügen, verfasset von J. L. S **. Leipzig, 1776. 8.

**) Vice-Präsident des Admiralitäts-Collegiums.

fasser, um die Welt von unbekannten, aber gewissen Geschichten zu belehren, mit allen dazu gehörigen Kenntnissen ausgerüstet wurde. Die Menge der Nachrichten, befiehlet solche nur Auszugsweise zu gebrauchen, vornehmlich deßwegen, weil man willens ist, nicht bey denen auf allerhöchsten Befehl unternommenen Schiffahrten stehn zu bleiben, sondern auch alles, was seit der zweyten Kamtschatkischen Expedition zu Ochozk, in Kamtschatka und bey Entdeckung der Insuln vorgegangen ist, nachzuholen, keine Schiffahrt, keine Entdeckung, sie sey mit Absicht oder von ungefähr geschehen, unbeschrieben zu lassen, ja auch andre für die Erdbeschreibung merkwürdige Umstände der weit entfernten Gegenden, dem begierigen Leser mitzutheilen. Männer die der Landesregierung in Sibirien vorgesezt sind, oder gewesen sind *) haben den Verfasser mit den ausführlichsten Nachrichten und

*) Herr General-Lieutenant Denys Iwanow. Tschitscherin, Gouverneur zu Tobolsk und Ritter des S. Alexander und S. Annen Ordens. Herr General Lieutenant von Bril, gewesener Gouverneur zu Irkuzk u. des S. Annenordens Ritter. Herr Obrister Plenisner gewesener Befehlshaber zu Ochozk. Zwey Brüder Timafei und Wassilei Schmalef, beyde Capitalne bey dem Ochozkischen Commando. Sie haben die vollkommenste Kenntniß von den weit entfernten Gegenden, eine untadelhafte Aufführung und eine gesunde Beurtheilungskraft, die sie zu Befehlshaberstellen, dergleichen sie auch schon zuweilen verwaltet haben, tüchtig macht. Der älteste von diesen beiden Brüdern, wurde im Jahr 1770. mit einen Aleutischen Insulaner nach S. Petersburg geschickt, den er auch Ihro Kayserl. Majestät vorzustellen das hohe Glück gehabt hat. Auf der Rückreise haben er und der Insulaner, auf allerhöchsten Befehl, sich einige Zeit bey mir in Moskau aufgehalten, damit ich von ihnen nüzliche Nachrichten zu erfahren

und Urkunden unterstüzt. Denn es ist eine Glückseeligkeit unsrer Zeit, daß wenn einmahl der Wille unsrer zum Wohl Rußlands gebohrnen grossen Monarchin bekannt ist, ein jeder treuer Sohn des Vaterlands, zu Erfüllung der vorgesezten, immer heilsamen Absichten, auch ohne Special-Befehl, das Seinige nach Vermögen beyzutragen, sich bestrebet.

Wir machen mit den Schiffahrten im Eißmeer den Anfang unsrer Erzählung. Diese sind am ersten zu Stande gekommen und haben am kürzesten gewährt. Hingegen hat die Schiffahrt nach den Insuln weit mehr Zeit erfordert, und kann auch die Beschreibung derselben, wegen ihrer Verbindung mit den übrigen vorzutragenden Nachrichten, von diesen nicht getrennet werden.

II. Schiff-

erfahren Gelegenheit hätte. Eine Folge hiervon war auch dieses, daß Herr Schmalef, nach seiner Zurückkunft in Ochozk, mir eine grosse Menge umständlicher und in aller Absicht wichtiger Nachrichten, Beschreibungen und Nachrichten nach und nach zugeschickt hat, und daß sein Bruder dadurch zu einer Nacheiferung, sich auf gleiche Weise um das Publikum verdient zu machen, bewogen worden ist.

II.

Schiffahrten im Eißmeer.

Ein Kayserl. eigenhändiger Befehl an das Reichs-Admiralitäts-Collegium vom 14. May des 1764sten Jahres, war der Grund und die Vorschrift der zu Entdeckung einer Schiffahrt im Eißmeer anzustellenden Versuche. Er enthielt eine umständliche Anzeige alles dessen, was auf dieser Reise und zum Behuf derselben geschehen sollte. Man bewundert darinn die klugen Anordnungen, die belohnende Gnade, die Mildthätigkeit, die über alles sich erstreckende Vorsorge, der wahren Landesmutter. In Spizbergen, wie in Nowa Semla zu überwintern, war denen von Archangel, Kola und Mesen ausgehenden Seehundes- und Wallfischfängern, nichts neues *).

Diese

*) Man hat eine in russ. deutscher und französischer Sprache gedruckte Beschreibung von dem sechsjährigen Aufenthalt einiger russischen Matrosen auf dem östlichen Theil von Spitzbergen, die aus dem Munde dieser Leute, zu Petersburg und Archangel aufgezeichnet worden. Man hätte diese Leute nur nicht Matrosen nennen sollen. Es waren Archangelsche Bauern, die ihrer Gewohnheit nach, auf den Wallfisch- und Seehundsfang ausgegangen waren. Sie wurden an die östliche Küste von Spitzbergen, die sonst heut zu Tage nicht befahren wird, verschlagen, verloren ihr Schiff und mußten sich, von allen Menschen verlassen, so lange an einem unbekannten Ort aufhalten, bis von ungefähr in eben die Gegend ein Schiff kam, das sie aus ihrem langen Elend erlöste.

Diese haben längst durch ihre Erfahrung bewiesen, daß Leute von guter Leibesbeschaffenheit in dem dortigen Clima ohne Gefahr ausdauern können. Die mitleidige Kayserinn aber wollte unsern Schiffahrenden, wenn sie etwan auf Spitzbergen zu überwintern gezwungen werden sollten, mehr Bequemlichkeit verschaffen; sie wollte ihnen das Leben so erträglich machen, als möglich wäre.

Ein Schifflieutenant, **Michael Nemtinof** auf einer Pinke, und mit ihm fünf Unterlieutenants, auf drey Hukern und 2 Gallioten, wurden zu dem Ende unverzüglich von Archangel ausgeschickt, um fertiges Bauholz zu zehn kleinen Häusern, zu einer Badstube und zu einem Proviant-Speicher, wie auch eine beträchtliche Menge von Proviant und andern Nothwendigkeiten, nach Spizbergen zu überbringen, und noch denselben Sommer den Bau zu veranstalten. Das Bauholz wurde von fertigen, dazu erkauften Häusern genommen. Zimmerleute, Maurer zum Ofenbau, Materialien, alles war vorräthig. Archangelsche Bauern, die mehrmahls auf der Insel gewesen waren, wurden aufgenommen, um die Küsten, Meerbusen und Häfen anzuweisen, wo diese Leute zu Lande, dem Fange nachzugehn und zu überwintern pflegen.

Die Engländer behaupten, daß um das Jahr 1553. Spizbergen von ihren muthigen Seefahrenden zuerst entdeckt und **Neu-Grönland** genannt worden. Den Namen Spizbergen haben die Holländer eingeführt, die um das Jahr 1595. zum erstenmahl dahin gekommen sind, und dieser Name ist jezt allgemein. Bey den Russischen Wallfischfängern, war vordem, der Name **Grumant** *), man weiß nicht woher und seit wann, im

*) Vermuthlich eine verdorbne Ausssprache von Grönland oder Grunland. Anm. d. Herausg.

im Gebrauch. Auf der westlichen Seite der Insel ist unter 77°. Polhöhe ein geraumer Meerbusen, der den Engländern unter dem Namen Bel-sound, den Holländern unter dem von Klokbay (beydes heist die Glockenbucht) bekannt ist. In dieser Gegend, und von derselben bis an die Grönländischen Küsten, ist der gewöhnliche Wallfischfang aller sich damit beschäftigenden Nationen. Die Holländer haben in Klokbay an zwey verschiedenen Stellen Wohnungen, wo sie während des Fanges ihre Niederlage halten. Wie nun auch die Archangelschen Russen demselben Fang nachgehn, und wenn sie sich verspäten, auf einer kleinen Insel in der Glokkenbucht, wo ein guter Hafen ist, zu überwintern pflegen; so haben sie vermuthlich den Namen Klokbay von den Holländern gehört und solchen durch einen Schreibfehler in Klanbay oder Klanbaiskaja Guba verwandelt. Eine andre Bucht an derselben Küste wird von ihnen Puchowaja Guba genannt, vielleicht deßwegen, weil in derselben die Eiderenten am häufigsten nisten, aus deren Nestern die Eiderdaunen (Gachaschei puch) aufgelesen werden. Ob aber dieselbe nordlicher oder südlicher, als Klokbay selber ist, das läßt sich aus denen bisjezt bekannten Nachrichten nicht bestimmen.

Nemtinof lag schon den 25ten Junius, mit seinem kleinen Geschwader, auf der Rhede, vor der Mündung der Dwina zum Auslaufen fertig. Widrige Winde hielten ihn bis zum 6ten Julius auf, da er die Reise antrat. Ausser einem Huker der leck geworden, und die Lapländische Küste suchen müssen, kam alles wohlbehalten den 5ten August in Klokbay an. Man erwählte den Ort zum Winterlager zur Rechten der Einfahrt in den Busen. In wenig Tagen waren die Häuser, die Badstube und der Proviant-Speicher zusammengesezt und

alles ausgeladen. Es waren aber nur 5 Häuser, jedes aus einer Stube und einem Vorhause bestehend. Denn zu drey Häusern war das Holz auf den leckgewordnen Hukker geladen gewesen, und zu zweyen hatte man das Holz nicht groß genug gefunden, welches zu den Vorhäusern und Dächern angewandt wurde. Nemtinof sollte nicht auf Spizbergen überwintern: er hatte den Befehl, wenn das ihm aufgetragne geschehn seyn würde, mit allen Fahrzeugen nach Archangel zurück zu kommen, und nur einen Unterlieutenant mit weniger Mannschaft daselbst bleiben zu lassen. Er hinterließ den Unterlieutenant Moisei Ryadin mit 16 Mann, und wie er den 21ten August die Rückreise antrat, so war seine Ankunft den 22ten September auf der Rhede vor der Mündung des Dwinaflußes, aber ohne die übrigen Fahrzeuge, welche bey Bären-Eyland in Sturm und Nebel von ihm abgekommen waren, doch nachgehends auch ankamen. Man muß es dem eilfertigen Bau der Häuser zuschreiben, daß die Dächer für Regen und Schnee nicht fest gewesen, und gleich im ersten Winter viel Proviant unbrauchbar geworden. Nemtinof muste deßhalb im 1766sten Jahr mit frischem Vorrath eine zweyte Reise nach Klokbay thun, da er, wegen Eises, in den Hafen nicht einlaufen konnte, während welcher Zeit die Expedition selbst ein Ende nahm.

Im Sommer des 1765sten Jahres geschahe die Hauptexpedition oder der erste Versuch zu derselben, mit drey zu Archangel neuerbauten Schiffen. Ein Schiff war 90 Fuß lang, die zwey übrigen waren, ein jedes von 72 Fuß. Solche mit gehöriger Sorgfalt und ihrer Bestimmung gemäß aus Lerchenholz zu bauen, wurde im May 1764. ein englischer Schifsbaumeister Lambe James von Petersburg nach Archangel geschickt. Die Schiffe wurden im September nach Kola abgeführt und musten,

im

im Katrinenhafen, den die Grosse Kayserinn im Meerbusen des Kolaflusses anlegen lassen, überwintern. Denen drey Schiffshauptleuten, deren Führung dieselben anvertraut wurden, wiederfuhr die Ehre, daß die Schiffe nach ihren Namen genannt wurden. Alle drey waren, wegen ihrer Geschicklichkeit und Treue im Dienst, ausgesuchte Männer. Sie giengen freywillig, aus Ehrbegierde, und von patriotischem Muth angefeuert. Der erste war der Capitain vom 1sten Range Wassilei Tschitschagof, der zweyte der Capit. vom 2ten Range Nikifor Panof, und der dritte der Capitain-Lieutenant Wassilei Babojef. Nach ihnen wurden also auch die Schiffe Tschitschagof, Panof und Babojef genannt. Jeder bekam einen Schiffs-Lieutenant zum Gehülfen, und diese hiessen Pet. Bornowolokof, Fedor Oserof und Peter Pojarkof. Um die Hauptleute noch mehr aufzumuntern, daß sie nichts, was der Fahrt zuträglich wäre, versäumen, sich durch keine Gefahr abschrecken lassen, sondern vielmehr alle Schwierigkeiten herzhaft zu überwinden trachten sollten, erhob die Kayserinn dieselben um einen Grad höher im Dienst, dergestalt, daß Tschitschagof Capitain mit Brigadiers Rang, Panof Capitain vom 1sten Range und Babojef Capit. vom 2ten Range wurden. Das sollte aber nicht eher, als bis sie die Schiffahrt würklich antreten würden, bekannt werden. Eine zweyte Rangserhöhung sollte erfolgen, wenn sie, nach geendigter Fahrt durch das Eißmeer, in der Kamtschatkischen See ankommen, und eine dritte, wenn sie eben diese Fahrt durch das Eißmeer noch einmahl verrichtet haben, und über Archangel glücklich und mit guten Nachrichten nach St. Petersburg zurückkommen würden. Dieses war der Inhalt eines versiegelten Kayserlichen Befehls, den Tschitschagof bekam, um solchen nach Antritt der Reise bey der Insel Kilduin zu eröfnen. Auch befahl die Kayserinn, Allen, die auf den Schiffen waren,

so lange die Reise währen würde, doppelte Besoldung zu reichen, wovon auch die auf den Transportfahrzeugen nicht ausgeschlossen waren. Würde jemand unterweges mit Tode abgehen, so sollten die Wittwen und Waysen der Verstorbnen Besoldung geniessen. Archangelsche Einwohner und Bauern, die für diese Schiffahrt in Dienst genommen worden, sollten den mit ihnen verabredeten Lohn doppelt empfangen. Also war niemand von allen, die an der Reise Theil hatten, der nicht dabey seinen beträchtlichen Vortheil gefunden, und solchen nicht mit freudigen Muth unternommen hätte. Es wurden von der Kayserinn 20,000 Rubel bestimmt, und angewiesen, womit die Unkosten der Reise sollten bestritten werden.

Im Winter und mit den lezten Schlittenwegen des 1765sten Jahres giengen die Befehlshaber der Schiffe von St. Petersburg nach Archangel und Kola ab. Viele Mannschaft und Geräthschaft muste auch von Petersburg dahin abgeführt werden. Am 4ten März wurde dem Capitain Tschitschagof von dem Admiralitäts-Collegium seine Instruction ertheilt. Sie ist sehr umständlich und lehrreich, bestehet mehr aus Rathschlägen, als Befehlen, und überläßt dem Befehlshaber in den meisten Fällen nach eignem Gutbefinden zu handeln. Sie verdient, ihrer Wichtigkeit halber, dieser Nachricht am Ende beygefügt zu werden. Für Panof und Babojef wurden gleichlautende Abschriften derselben, eben auch von dem Admiralitäts-Collegium, ausgefertigt; nicht, als sollten sie dadurch Tschitschagofs Befehl entzogen werden, sondern zu dem Ende, damit ein jeder, wenn sie etwan von einander verschlagen würden, wüste, wornach er sich zu richten hätte, und um Tschitchagof die Mühe zu ersparen, von seiner Seite einem jeden eine Abschrift zu ertheilen.

So.

Sobald die Schiffahrt zu Kola frey war, befanden sich die Schiffe zum Auslaufen fertig. Sie waren alle drey zweymastig und auf den Nothfall auch zum rudern eingerichtet. Tschitschagof hatte 74 Mann Equipage, Panof und Babojef ein jeder 48 Mann. Darunter waren auch Archangelsche Toroschschiki, Leute die von den grossen Eißschollen (Torossi) die in der See schwimmen, den Namen haben, und solche mit ihren Haken von den Schiffen abzuhalten, oder die Schiffe zwischen denenselben geschickt durchzubringen wissen. Die Schiffe waren auf 6 Monate mit Lebensmitteln versehn, welches von Archangel nach Kola gebracht worden war. Sie hatten grobes Geschütz, nicht um damit feindlich gegen jemand zu verfahren, sondern, wo es nöthig seyn möchte zu ihrer eignen Vertheidigung. Tschitschagof hatte 16, Panof und Babojef jeder 10 Kanonen. Sie hatten auch kleine Feuermörser, von der Art als bey Feuerwerken, um Lustkugeln daraus zu werfen, gebraucht werden. Mit diesen sollten sie einander in weiter Entfernung Signale geben, weil das Werfen der Lustkugeln nicht nur kann gehört, sondern auch der Glanz des daraus hervorsteigenden und in der Luft sich zerstreuenden Sternfeuers, weit und breit kann gesehen werden. Eine Nebenabsicht war, durch dieses Lustspiel bey unwissenden Völkern Ehrfurcht und Bewunderung zu erwecken.

Es war nach der gemeinen Rechnung den 9t. May 1765. des Abends um 8 Uhr, als Tschitschagof und die zwey andern Schiffe, bey stillem Wetter, durch Hülfe der Ruder aus Katrinenhafen auslegten, und bald darauf in freye See kamen, wo ein leichter Westwind die Seegel schwellen konnte. Nach Schiffsrechnung war es der 10te May, weil nach derselben die Tageszeit von 12 Uhr Mittags des vorigen Tages anfängt und bis 12 Uhr Mittags des folgenden Tages gerechnet, alsdann

aber eine neue Tagesrechnung angefangen wird. Man pflegt sich in allen Wissenschaften und Künsten, nach denen in selbigen gebräuchlichen Kunstwörtern und Namen zu richten. Man wird also auch hier dem bey Seefahrenden eingeführten Gebrauch folgen, zumahl da dieser Erzälung ein beglaubigter Auszug des auf dem Schiffe Tschitschagof geführten Tagebuchs zum Grunde liegt, wovon im geringsten abzugehn man sich billig ein Gewissen macht. Umstände die nicht wesentlich sind, oder die zum Endzweck der gegenwärtigen Beschreibung, das ist, den Erfolg der Schiffahrt zu wissen oder beurtheilen zu können nichts beytragen, nehme ich aus, welche ich zu übergehen oder abzukürzen für erlaubt halte. Dahin rechne ich insonderheit die Bezeichnung der Stärke des Windes, worinn die Seefahrenden, von den Beobachtern der Natur, die auch Wind und Wetter beschreiben, abgehn. Wenn man sich bey meteorologischen Beobachtungen zu Bezeichnung der Winde der Zahlen 1. 2. 3. 4. bedient, da eins den gelindesten und 4. den stärksten Wind, oder einen Sturm, 2 und 3. aber die mittelmässigen Winde anzeigen; so gebrauchen Seefahrende die Namen der Seegel, die bey einem Winde mit Nutzen aufgesezt und gebraucht werden können. Diese Namen der Seegel sind im Russischen aus der Holländischen Sprache angenommen, aber im Gebrauch zuweilen etwas verändert oder verdorben worden. Soll man hier die jezt gewöhnlichen Russischen Namen beybehalten, oder dieselben aus der Holländischen Sprache wieder herstellen? Man mag das eine, oder das andre thun, so wird doch nur ein Kunstverständiger solche Namen verstehn. Diese Ursache, und weil unsre Erzählung allen Arten von Lesern gewidmet ist, scheint zu erfordern, daß man sich keiner der meinen Lesern unbekannten Namen, bedienen, sondern sich so viel als möglich, auf eine allen Ständen verständliche Weise ausdrücken müsse.

Nach

Nachdem Tschitschagof bis auf einen solchen Abstand, wo er Wind brauchen konnte, gekommen war, sezte er alle Seegel bey und erreichte Morgens um 5 Uhr die Insel Kilduin. Hier versammelte er auf sein Schiff die Befehlshaber und Officiere der übrigen Schiffe, eröfnete in ihrer Gegenwart den ihm mitgegebnen versiegelten Befehl und ließ die Instruktion vorlesen, deren ihm mitgetheilte Abschriften Panof und Babojef aus seinen Händen empfingen. Entzückt war ein jeder über die Gnade der wohlthätigen Kayserinn. Hatte die grosse Monarchin dadurch ihren Wunsch für den glücklichen Erfolg der Reise bezeugt, so vereinigten sich aller Wünsche zu gleichem Endzweck, und ein jeder erklärte sich eifrig alles, was ihm möglich sey, zu diesem Endzweck beytragen zu wollen.

Kilduin liegt in einigem Abstande, doch im Gesicht, vor der Mündung des Kolaflusses. Astronomische, von der Akademie der Wissenschaften veranstaltete Beobachtungen haben die Polhöhe daselbst auf 69°. 22′. bestimmt; und das Städchen Kola, oder Kolskoi ostrog liegt, nach eben solchen Beobachtungen, unter 50°. 48′. 45″. Länge, (von der Insel Ferro zu rechnen) und 68°. 52′. 30″. Breite. Da unsre Seefahrende hier nichts weiter zu thun hatten, so richteten sie noch denselben Morgen, bey einem mässigen Südwestwinde, ihren Curs gegen N. W. längst den Lapländischen Küsten. Sie suchten die Mißweisung des Compasses zu bestimmen, fanden aber keine.

Den folgenden Mittag und das war der 11 May, rechneten sie unter der Polhöhe von 70°. 42′. zu seyn.

Den 12ten, der vorige Curs. Um Mittagszeit erschien die Land-Ecke Nord-Kin auf der Norwegi-

schen Küste, dunkel in W. die Sonnenhöhe um Mitternacht 1°. 30′. Mißweisung des Compasses 2°.00′ westlich. Breite 71°. 24′.

Den 13ten, bey schwachem Winde derselbe Curs. Die mitternächtliche Sonnenhöhe 2°. 14′. Mißweisung des Compasses 3°. 00′. Um 6 Uhr des Morgens ließ Tschitschagof ein Signal geben, daß sich die Befehlshaber der übrigen Schiffe zu ihm versammeln sollten, um miteinander zu verabreden, wie groß sie die Mißweisung des Compasses annehmen wollten. Es wurde beschlossen, ½ Strich westlich. Von 8 Uhr an steuerte man NW. z. N. Nordkin in S. W. 30° 00′, nach Gissung 7 deutsche Meilen. Um Mittagszeit Breite 17′. 47″. Länge 46°. 44′.

Den 14ten, bey NO. Winde den vorigen Curs. Um 9 Uhr Morgens bey stärkerem Winde regnicht. Des Mittags 72°. 50′. Breite und 42°. 49′. Länge. Signal für die übrigen Schiffe näher an den Wind zu halten. Sie steuerten NzO.

Den 15ten der Wind SO. wolkigt und zuweilen neblicht. Bis 10 Uhr Abends der vorige Curs. — Man steuerte darauf NNW. Um halb 11 Uhr fing die Sonne an zu scheinen. Höhe der Sonne um Mitternacht 4°. 40′. da bemerkte man die Mißweisung des Compasses von 6°. 00′. westlich. Nach Mitternacht veränderliche Winde zwischen S. u. O. und zwischen S. u. W. um 1 Uhr nach Mitternacht gläteisete es ein wenig, darauf folgte Regen. Zu Mittage rechnete man 74°. 10′. Breite und 40°. 24′. Länge.

Den 16ten abwechselnde leichte Winde. Die Luft wurde sehr kalt; es fiel etwas Schnee und zuweilen war ein

ein dicker Nebel. Um 1 Uhr nach Mitternacht sahe man bey dunklem Wetter Bären-Eyland gegen WSW. in einem Abstand von ohngefähr $4\frac{1}{2}$ teutschen Meilen. Man fand Grund auf 53 Klafter. Nach der Schiffsrechnung hätte Bären-Eyland gegen NzW. $6\frac{3}{4}$ Meilen weit erscheinen sollen, welcher Unterschied der Meeresströmung, wodurch die Schiffe von ihrem Curs verrücket worden, zugeschrieben wurden. Gegen NNW. zeigte sich eine ausserordentlich helle Luft, als ein bekanntes Zeichen, daß dort viel Eiß seyn müsse. Es kamen auch zuweilen Eißschollen die Schiffe vorbeygetrieben. Sonst war von 6 Uhr morgens an ein dicker Nebel, welcher die Insel bedeckte und selbst die beyden übrigen Schiffe auf 24 Stunden lang dem Gesicht entzog. Hier ist weder Länge noch Breite angemerkt. Die Carten aber, welche auf den verschiednen Schiffen von ihrer Reise gemacht sind, setzen die Länge auf 35°. und die südliche Küste von Bären-eyland unter 74°. 45′. Breite, indem sie das Land viereckigt und von S. gegen N. nicht über 4 teutsche Meilen groß vorstellen. Die Engländer versichern, daß sie Bären-eyland, so wie Spitzbergen, zuerst entdeckt und Cherry-Isle genannt haben. Dieses kann wahr seyn; itzt aber ist selbst bey den Engländern der Holländische Name im Gebrauch.

Den 17ten, ein widriger Wind aus NW. zwang zum Laviren. Hellwolkigter Himmel und Sonnenschein, kalte Luft. Grund auf 37 Klafter, feiner Sand mit Muscheln. Um 11 Uhr Windstille. Grund auf 46 Klafter, wobey bemerkt wurde, daß die Schiffe um einen halben Knoten gegen SW. abwichen. Sonnenhöhe um Mitternacht 5°. 52′. Mißweisung des Compasses einen halben Strich gegen W. Um 3 Uhr morgens leichter Wind aus NW. und etwas Schnee, wovon jeder Flocken sternförmig war. Um 5 Uhr neblicht. Es klärte sich

aber auf gegen 6 Uhr. Man beobachtete die Höhe der Sonne zu Mittag von 37°. 32′. Mißweisung des Compasses ½ Strich westwärts. Eiß war selten, desto mehr Seetaucher, Möwen und andre Seevögel.

Den 18ten, widriger Wind bis Mitternacht, da man wieder gegen NW. seegeln konnte. Kalte Luft, viel Schnee und Nebel. Um 10 Uhr nach Mitternacht fieng die Sonne an zu scheinen. Um 12 Uhr wurde der Wind stärker.

Den 19ten, um 4 Uhr nach Mittag starker Wind, mit Windstössen (сь нахождчнїемь шиваковь) aus NW. trübes Wetter mit Schnee, kalte Luft und Nebel. Gegen NW. sahe man Eiß in geringer Entfernung. Um 10 Uhr morgen wurde es still.

Den 20ten, wenig Wind, kalte Luft, zuweilen Schnee; der Curs gegen W. den folgenden Mittag rechneten sie sich unter 74°. 23′. Breite und 34°. 48′. Länge.

Den 21ten, der Wind wurde stärker. Um halb 3 Uhr nach Mitternacht sahe man Eiß gegen NO. der Wind wurde still, zuweilen schien die Sonne. Um 12 Uhr hatte man die Mitte der Insel (es scheint noch vom Bäreneyland die Rede zu seyn) gegen NO. 47°. 00. in einer Entfernung von ohngefähr 2 Meilen. (Es werden immer teutsche Meilen verstanden).

Den 22ten, starker Westwind, wolkigt, neblicht, zuweilen Sonnenschein, starke Wellen. Um dem Eise, das man gegen W. sahe, nicht zu nahe zu kommen, wurde zwischen S u. W. bis NW. lavirt. Zu Mittag rechnete man die Breite von 74°. 44′.

Den

Den 23ten, wurde der Wind stärker, mit Windstössen, Schnee und Hagel, kalte Luft, zuweilen Regen. Die Wellen waren so groß, daß man auf Tschirschagofs Schiffe von Panofs seinem, das nur 1 Werst davon war, wenn es in die Wellen herabsank, den Wimpel nicht sehen konnte. Man nahm die grossen Seegel ein und lag надреифтпь (Nadreifet) treibend. Um 2 Uhr nach Mitternacht gab Tschitschagof ein Signal umzukehren, um hinter der Insel Bedeckung vor dem Winde zu suchen. Als sie aber der Insel nahe kamen, konnten sie wegen vielen Eises nicht durchkommen, und waren also gezwungen, die offne See zu halten. Um Mittagszeit sahe man die Insel gegen NO. 30°. 00′, ohngefähr 3 Meilen weit.

Den 24ten, starker Wind aus NW. mit Windstössen und starker Wellen, dunkel Wetter und Schnee. Die Schiffe wandten sich, nach gegebnen Signal, auf die linke Seite (na Lewol Gals). Um halb 3 Uhr nach Mitternacht wurde der Wind schwächer. Zu Mittage rechnete man 74°. 29′. Breite.

Den 25ten, leichter NW. Wind, trübes Wetter, kalte Luft. Man lavirte zwischen NW. u. SW. des Mittags 74°. 31′. Breite.

Den 26ten, Windstille. Die Segel, welche vom starken Winde schlaff geworden waren, wurden angezogen. Um halb 5 Uhr fieng ein leichter Wind aus NO. an zu wehen. Der Curs gegen NW. Man rechnete zu Mittag die Breite auf 74°. 35′. die Länge auf 32°. 18′.

Den 27ten, der Wind stärker, mit Windstössen, zuweilen Sonnenschein, meistens Schnee. Von 11 Uhr an zwey Stunden lang nasser und dicker Schnee.

Den

Den 28ten, NW. Wind. Trübe Witterung, Schnee, kalte Luft. Um 6 Uhr wurde denen beiden übrigen Schiffen ein Signal gegeben, daß sie mit Berichten einkommen sollten, in welcher Breite sie sich rechneten. Panof hatte 75°. 07′. Babojef 75°. 08′. welche leztere Breite auch Tschitschagof hatte. Eine Uebereinstimmung, die nicht vollkommner zu wünschen war.

Den 29ten, starker Wind aus N. trübes Wetter, zuweilen Schnee, zuweilen Sonnenschein; der Curs zwischen N. u. W. Um 6 Uhr das Signal sich auf die rechte Seite zu wenden (poworotit na prawoi Gals), welches befolgt wurde. Um Mitternacht wurde der Wind schwächer, von 8 bis 12 Uhr Windstille. Eine Beobachtung der mittäglichen Sonnenhöhe gab 75°. 07′. Breite.

Den 30ten, schwacher Wind. Zwischen S. u. W. der Curs nach NNW. Helle Wolken, Sonnenschein, Sonnenhöhe um Mitternacht 8°. 20′. daraus die Breite 75°. 23′. Mißweisung des Compasses 1¼ Strich. Von Mitternacht an sehr schwacher Wind aus NO. und zuweilen ganz still. Um 9 Uhr wurde der Wind stärker.

Den 31ten, Mittelmässiger Wind aus NO. Der Curs NW. Schnee und zuweilen Sonnenschein. Zu Mittage konnte die Sonnenhöhe beobachtet werden, welche 37°. 20′. war; das gab 75°. 54′. Breite. Der Compaß zeigte, da es Mittag war, NzW. ¼ nach W. (also wie vor 1¼ Strich Mißweisung).

Junius.

Den 1ten, ein leichter Wind aus NO. dunkel Wetter, Schnee und zuweilen Sonnenschein. Man lavirte zwischen NW. und NO. Um 4 Uhr sahe man viel

viel Eiß gegen O. Aus Beobachtung der mittäglichen Sonnenhöhe ergab sich die vorige Breite von 75°. 54'. Mißweisung des Compasses $1\frac{1}{4}$ Strich.

Den 2ten, leichte abwechselnde Winde zwischen N. u. O. auch zwischen S. u. O. und S. u. W. trübes Wetter, zuweilen Schnee und zuweilen Sonnenschein. Gegen O. war in einem Abstand von 5 Wersten dickes Eiß zu sehn, welches sich von N. nach W. erstreckte und wovon grosse und kleine Schollen die Schiffe vorbeytrieben. Man lavirte gegen O. und zwischen N. und O. Nach Mitternacht aber zwischen N. und W. Die Breite, nach Beobachtung der mittäglichen Sonnenhöhe, war 76°. 14'.

Den 3ten, gelinder Wind zwischen N. und O. trübes Wetter, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft. Sie lavirten zwischen N. und W. und zwischen S. u. O. Gegen O. war Eiß zu sehn, wovon Schollen verschiedner Grösse vorbeytrieben. Breite um Mittagszeit 76°. 26'.

Den 4ten, abwechselnde schwache Winde zwischen NO. u. NW. wolkigt und dazwischen Sonnenschein. Sie lavirten zwischen NW. und N. O. Gegen Osten sahe man dickes Eiß von weitem Umfang; gegen NW. weniger; Viele grosse und kleine Eißschollen trieben bey den Schiffen vorbey.

Den 5ten, schwacher Wind zwischen S. u. W. neblicht, kalte Luft, zuweilen Sonnenschein. Der Curs zwischen N. und O. Man sahe Eiß in N. welches sich gegen O. und W. so weit ausbreitete, daß man kein Ende absehen konnte. Bis um 7 Uhr morgens segelten sie zwischen N. u. O. das Eiß aber zwang sie nach S.

zurück

zurück zu kehren. Es fiel eine Windstille ein. Da wandten sie sich mit Rudern gegen W., weil dort des Eises weniger zu seyn schien. Und auch hier waren sie mit Eise umgeben. Des Mittags war die Breite 77°. 09'.

Den 6ten, wenig Wind, wolkigt und trübe, zuweilen Schnee. Um 6 Uhr wurde der Wind stärker. Sie steuerten dahin, wo das wenigste Eiß war, meistens gegen W. u. NW. von 12 Uhr an gegen SW.

Den 7ten, ein leichter Wind zwischen S. u. O. wolkigt, kalte Luft; steuerten zwischen Eiß gegen SW. In der 2ten Nachmittagsstunde kamen sie aus dem Eise in ein freies Fahrwasser. Um sich vom Eise zu entfernen, hielten sie gegen W. Um 10 Uhr versuchten sie wiederum gegen N. zu segeln, fanden aber nach zwey Stunden die See abermals, vor sich und zur Rechten, voll Eises. Sie giengen darauf um halb 9 Uhr nach SW. da entstand ein Nebel, in welchem sie um 10 Uhr wieder eine Menge Eises vor sich antrafen. Dieses liessen sie zur Rechten, und indem sie sich gegen O. wandten, so rechneten sie sich um Mittagszeit in der Breite von 78°. 08'. zu seyn.

Den 8ten, SO. Wind; wolkicht, neblicht, kalte Luft, zuweilen Schnee. Der Curs SW. weil auf dieser Seite kein Eiß zu sehn war. Alle übrige Gegenden waren mit Eiß angefüllt, und die Eißschollen trieben die Schiffe vorbey. Man sahe um halb 7 Uhr ein dreymastiges Schiff in S. konnte aber nicht erkennen, welcher Nation es zugehörte. In der zweyten Stunde nach Mitternacht klärte es sich auf; da sahe man noch so ein Schiff in derselben Gegend. Die Breite um Mittagszeit 77°. 57'.

Den

Den 9ten, Windstille; wolkicht, neblicht, kalte Luft. Man sahe Eiß, beides von N. nach O. und von N. nach W. Von Mitternacht an erhoben sich gelinde abwechselnde Winde. Der Curs zwischen S. u. W. und nach W. Man sahe um 12 Uhr vom Mastkorbe gegen N. dickes Eiß, welches gegen die übrigen Seiten wegen Nebels nicht zu erblicken war. Breite um Mittagszeit 77°. 49.

Den 10ten, leichte abwechselnde Winde zwischen N. und O. Curs gegen W. u. NW. Man sahe Eiß in NO. Um 11 Uhr hatte man dickes Eiß vor sich, dessen Ende gegen N. und von N. gegen W. und WSW. nicht abzusehen war; nicht anders als ob es eine grosse Bucht vorstellte. Von 7 bis 1 Uhr viel Treibeiß in grossen und kleinen Klumpen. Um 3 Uhr Morgens wurde der Wind stärker, bey wolkigtem Himmel und kalter Luft; am Horizont neblicht. Der Curs gegen SW. gegen SO. war Eiß. Ein fremdes dreymastiges Schiff segelte vorbey, ohne Flagge: man that einen Kanonen-Schuß, damit es seine Flagge zeigen möchte; es war die Hamburgische. Darauf kam auch der Schiffer zu Tschitschatzof am Bord und sagte aus: Seit dem 6ten April n. St. sey er von Island abgegangen, um Seehunde zu fangen, er sey in dieser Gegend 15 Jahre nacheinander dem Fange nachgegangen, und sey niemahls höher gegen Norden gewesen. Er habe Grönland nie gesehen, dem man auch wegen Eises sich nicht nähern könne. Sein Schiff sey doppelt gefüttert und habe doch Schaden gelitten. Gegen den 24ten Junius pflegten sie von dem Fange nach ihrer Heymath zurückzukehren. Dieses Jahr sey das Eiß nicht so häufig, als sonst; deßwegen sey auch der Fang nicht so glücklich. Unsre Seefahrende rechneten damahls 77°. 34'. Breite und 21°. 41'. Länge.

Den 11ten, bey mässigem, aber ungünstigem Winde, ein wolkichter Himmel, kalte Luft und Nebel und Horizont. Man trieb ohne Seegel (Leschali na Dreife). Man war ganz mit Eiß umringt; bloß gegen SW. schien die Fahrt frey zu seyn. Man hielt gegen SzW., damals giengen zwey Englische Pinken vorbey gegen SW. Um halb 7 Uhr sahen sie Eiß in W. wandten sich links (poworotili na lewoi Galß) und giengen zwischen N. und O. doch mehr gegen O. Da fanden sie wieder Eiß vor sich, weßwegen sie gegen SO. hielten. Um 7 Uhr nach Mitternacht nahmen sie den Curs O. und fanden kein Eiß. Des Mittags nach Rechnung 77°. 31′. Breite und 24°. 29′. Länge.

Den 12ten, Wind und Wetter, wie den vorigen Tag. Dazu kam noch zuweilen Schnee und Sonnenschein. Der Curs gegen O. wurde fortgesezt. Um 12 Uhr (Mitternacht) Eiß, das sich von N. gegen O. erstreckte. Diesem auszuweichen steuerte man gegen OSO. Man hatte in diesem Ettmahl fast immer etwas Eiß vor sich und zu beiden Seiten, welches den Curs zwischen O. und S. oft verändern machte. Die Hauptrichtung aber war gegen O. Um Mittag Breite 77°. 27′.

Den 13ten, ein nicht schwacher Wind aus NW. kalte Luft, zuweilen Schnee und Nebel mit Nässe, beständig trübe. Veränderlicher Curs zwischen S. und O. und zwischen N. und O. jenachdem man die See vom Eise frey fand. Als um 6 Uhr nach Mitternacht sich abermals sowohl voraus, als zu beyden Seiten, Eiß zeigte, so wandte man sich gegen W. wo zwar auch Eiß war, aber nicht so häufig. Nach Mitternacht schien zuweilen die Sonne, und nach Beobachtung der Sonnenhöhe zu Mittag war die Breite 76°. 48′.

Den

Den 14ten, der vorige Wind, aus NW. trübes Wetter, kalte Luft. Curs zwischen N. und O. Man kam an Eiß, das sich von N. über O. bis SO. erstreckte, und hielt deßwegen zwischen N. und W. Nach 10 Uhr erhob sich ein dicker Nebel. Es trieben Eißschollen von verschiedner Größe vorbey. Der Nebel legte sich nach Mitternacht. Da sahe man vom Mastkorb kein Eiß, als gegen N. und dieses in weiter Entfernung Um 6 Uhr wurde der Wind stärker, zuweilen wieder nebelicht. Des Mittags nach Rechnung 77°. 07′. Breite und 28°. 13′. Länge.

Den 15ten, N. Wind mit Windstössen, dünne Wolken, zuweilen Sonnenschein und Nebel, kalte Luft, nicht so grosse Wellen, als man von der Stärke des Windes hätte vermuthen sollen. Daraus schleß man, daß im N. viel Eiß seyn müsse. Der Curs zwischen N. und W. und zwischen N. und O. Um 4 Uhr, nachdem der Nebel sich gelegt hatte, sahe man rundum sich hin und wieder Eißschollen. Um Mitternacht zeigte sich gegen S. ein weisser halber Zirkel, in Gestalt eines Regenbogens, nur von kleinerem Umfang und ohne andre Farben. Um 4 Uhr sahe man ein fremdes Schiff gegen NzO. ohne daß man wegen Entlegenheit erkennen konnte, von was für einer Nation es sey. Zu Mittag Breite 77°. 02′. nach Rechnung.

Den 16ten, der Wind zwischen N. und W. wolkigt, zuweilen Sonnenschein und Nebel. Curs zwischen N. u. O. Nach 2 Uhr kam man an Eiß in drey Reihen, wovon zwey vermittelst kleinerer Eißschollen sich vereinigten; die dritte Reihe aber blieb abgesondert. Die zwey ersten Reihen erstreckten sich auf 5 Werste weit, hinter welchen die offne See zu sehen war. Man gieng zwischen den zerstreuten Eißschollen durch und um 6 Uhr sahe man

vom Mastkorbe weiter kein Eiß vor sich. Um 4 Uhr nach Mitternacht bemerkte man Land gegen OzS. welches aber bald darauf durch einen Nebel dem Gesicht entzogen ward. Die Vorsichtigkeit verbot, sich den Küsten zu nähern. Man zog alle Seegel ein und trieb; man warf das Loth und fand auf 70 Klafter Grund. Nach aufgeklärtem Nebel gieng man dem Lande näher, und da zeigte sich, daß sie vor Klokbay waren. Die drey Schiffe liefen glücklich in den Meerbusen ein.

Ich finde in dem Tagebuche nichts von der Ursache und Absicht erwähnt, warum unsre Seefahrende nicht gleich, wie man hätte vermuthen können, von Bären-Eiland nach Klokbay gesegelt sind, um mehr Proviant einzunehmen, und damit sofort die Hauptreise anzutreten, ohne nach Klokbay, es sey denn im höchsten Nothfall, zurückzukehren, und daselbst zu überwintern. Der Proviant für 3 Monate, den sie von Kola mitgenommen hatten, war zu diesem Endzweck nicht hinreichend. Die Fahrt nach Klokbay, und die Lage dieses Meerbusens, war ihnen aus Nemtinofs Tagebuch und Carte, die ihnen mit auf die Reise gegeben worden, bekannt. Und dennoch giengen sie nicht nach Klokbay, wurden auch nicht durch widrige Winde daran verhindert, weil solches im Tagebuch nicht angezeigt ist. Hat vielleicht, nach Tschitschagofs Absicht, die bisher beschriebne Schiffahrt von Spitzbergen gegen Westen, nichts mehr als eine Vorbereitung, zu Erfüllung des Hauptendzwecks der Reise seyn sollen? Hat solche vielleicht bloß auf Untersuchung der Beschaffenheit der See zwischen Spizbergen und Grönland, dessen nordostliche Küsten zuförderst aufzusuchen, und längs denselben, die Fahrt gegen Norden und Osten fortzusetzen, ihm in der Instruction vorgeschrieben war, abgezielet? Es ist aber gewiß, daß der Vorschlag, längs den Grönländischen Küsten zu fahren, nicht

nicht eben auf den besten und zuverlässigsten Gründen beruhet. Grönland ist den Europäern nur nach seinem südl. Theil bekannt, der sich vom 60°. der Breite, bis zum Polarzirkel, bis gegen über Ißland, erstreckt. Es ist, seit dem zehnten Jahrhundert, durch Norweger über Island bevölkert worden: Diese Volkspflanzungen sind verlohren. Der nordliche Theil von Grönland, d. i. derjenige welcher über Ißland hinaus reicht, wird von undenklichen Jahren her, auf der ostlichen Seite überall mit grossen und unbeweglichen Eißbergen verdeckt, welche keinen Zugang erlauben. Deßwegen ist der gewöhnlichste Wallfischfang entweder auf der westlichen Seite von Grönland in der Straße **Davis** oder von den ostlichen Küsten in einer weiten Entfernung, nehmlich in der Nähe von Spitzbergen. Tschitschagof muste alles dieses wissen; wie ihm dann auch die Eißberge, welche Grönland verdecken, durch einen Hamburgischen Schiffer (den 10ten Junins) bekräftigt worden sind. Aber nach Anleitung der ihm ertheilten Instruction scheint er für seine Pflicht gehalten zu haben, sich dessen aus eigner Erfahrung zu vergewissern. Hat er geglaubt, daß er von dieser Fahrt eher, als geschehen, zurückkommen, und alsdenn zur Hauptreise noch Zeit genug übrig haben würde? warum hat er sich in dem Tagebuch darüber nicht erkläret? warum scheint es, als ob man nicht mit Absicht, sondern ganz von ohngefähr und unvermuthet nach Klokbay gekommen sey. Allein man folgt hier einem Auszuge aus dem Tagebuch, nicht dem Tagebuch selbst. Man wird unten sehen, daß Tschitschagof die Klokbay zu suchen, gleich anfangs durch das Eiß verhindert worden. So tappet man mit seinen Urtheilen, bey unvollkommnen Nachrichten, im Finstern. Ich will zu dem Tagebuch zurückkehren.

Den 17ten, konnte man in den Meerbusen, wegen feststehenden Eises nicht bis an die Wohnungen kommen;

 die

die Nemtinof das Jahr zuvor erbauet hatte. Man sahe sich gezwungen 7 Werste davon zu ankern, wo auf 55 Klafter Laim=Grund war. Um 2 Uhr nach Mitternacht kam der Unterlieutenant Ryndin mit dem Bericht ein, daß sich alles in gutem Zustand befinde; daß zwar verschiedne von seinen Untergebnen den Winter über gekränkelt hätten, aber keiner gestorben sey.

Vom 18ten bis zum 26ten Junius wurde die Zeit in Klokbay zugebracht, um noch für 9 Monate Proviant einzunehmen. Tschitschagof muß es vorher gesehn haben, daß er nicht mehr brauchen würde. Der weite Transport über das Eiß war so mühsam als langweilig. Ueberdem hatten sich die Schiffe der Eißschollen beständig zu erwehren, die sich von dem festen Eise abrissen und nach dem Schiffe zutrieben.

Den 26ten, war man fertig die fernere Reise gegen Norden anzutreten, allein theils Windstille, theils ein leichter Wind aus N. und W. verhinderte die Schiffe in See zu gehn. Eine grosse Menge Eises das beständig aus der See in den Meerbusen getrieben wurde, hätte Schaden thun können, wenn man nicht auf seiner Huth gewesen wäre, dasselbe mit Stangen und Haken von den Schiffen abzuhalten. In diesem Zustande befanden sich unsre Seefahrenden 7 Tage lang, wovon das Schiffsvolk sehr abgemattet wurde.

Julius.

Den 3ten. Obgleich nur ein sehr leichter Wind zwischen NW. und SW. abwechselnd wehete, so wollte doch Tschitschagof hier nicht länger verweilen: Er gab um 3 Uhr nach Mitternacht ein Signal die Anker zu lichten. Die Sonne schien bey nur wenig wolkigtem Himmel,

Himmel, die Küsten aber waren mit Nebel bedeckt. Da der Wind nicht zureichte, half man sich mit Rudern durch die noch immer herzutreibende Eißschollen.

Den 4ten, 5ten und 6ten wurde der Wind nicht stärker und war dazu noch oft wiedrig. Man lavirte zwischen dem Triebeise: dicke Nebel verhinderten, daß man nicht weit von sich sehen konnte.

Den 7ten, seegelte man mit einem ziemlich starken Südwind gegen W. nicht ohne Noth und Gefahr zwischen dem Eise durch, das, je weiter man kam, desto häufiger wurde. Dabey gieng es, wegen der engen Fahrt und im fortdauernden Nebel, für die Schiffe nicht ohne Beschädigung ab. Die äussere Bekleidung wurde an verschiednen Stellen von den Eißschollen durchgerieben, die man nachgehends ausbesserte. Zum Glück konnte sich die See, wegen des vielen Triebeises, nicht zu Wellen erheben. Um 9 Uhr Abends kamen sie aus dem Eise in ein freyes Fahrwasser, da denn auch der Nebel aufhörte. Zu gleicher Zeit sahen sie vor sich eine Reihe von SW. nach N. sich erhebender, undurchdringlicher Eißberge, die sich aber in N. endigten. Deßwegen steuerten sie, bey dem ihnen günstigen S. Winde nach Norden, wo ihnen nur einzelne, zerstreute Eißschollen begegneten. Damahls entstund eine starke Bewegung (Syb) der See, so daß die Schiffe nicht recht steuerten (Chod swoi poteráli). Man sahe in N. zwey fremde Schiffe, die wegen weiter Entfernung nicht zu erkennen waren. Um 11 Uhr vor Mitternacht nahm Tschitschagof, vermöge seiner Instruction, den Curs nach Westen einen Strich nach N. oder gegen WzN. (der Punkt worinn die Aufsuchung der Grönländischen Küste angerathen worden). Er folgte dem berichtigten Compaß, dessen Abweichung auf $1\frac{1}{2}$ Strich angenommen

 wurde.

wurde. Die See war rein von Eise, wolkigt, trübe und kalte Luft. Nach Mitternacht wurde der Wind stärker; ein dicker Nebel erhob sich und grosse Wellen.

Den 8ten, derselbige Wind, trübe, neblicht, feuchtes Wetter. Der vorige Curs wurde fortgesezt. Nach Mitternacht wurde der Wind schwächer. Zu Mittage rechnete man sich unter 77°. 41′. Breite. Den 9ten, zieml. starker Wind zwischen S. und W. mit einem dikken Nebel, und der vorige Curs. Nach Mitternacht ließ der Wind etwas nach. Um 8 Uhr kamen sie an dikkes undurchdringliches Eiß, weswegen sie sich nach Norden wandten, wo das Eiß dem Ansehn nach aufhörte. Darauf entstand ein dikker Nebel: Aus Furcht zwischen Eiß zu kommen, nahmen sie alle Seegel ein und überliessen sich den Wellen. Als sich der Nebel in etwas aufklärte, sezten sie ihren Curs gegen N. fort und da kamen sie wieder in dickes Eiß, das sich wie eine Bucht, mehr als den halben Umkreiß um sie schloß. Heraus zu kommen, war der Wind zuwider. Sie lavirten in einem dicken Nebel, warfen um 12 Uhr das Loth, und fanden auf 190 Klaster keinen Grund.

Den 10ten, der vorige Wind, zwischen S. und W. nur schwach. Dunkel, naß Wetter, meistens Nebel und kalte Luft. Die Tauen waren von der Nässe und Kälte überfroren.

Den 11ten und 12ten, veränderliche, doch meistens schwache Winde zwischen S. und W. und zwischen S. und O. dunkel Wetter mit beständigem Nebel. Doch zeigte sich zuweilen die Sonne. Man lavirte gegen den Wind, mit der Vorsichtigkeit nicht auf Eiß zu kommen, welches man doch im Nebel nicht immer wahrnehmen konnte. Der Nebel war so dick, daß ein Schiff das andere

andere nicht sahe. Einmahl kamen Tschitschagof und Panof einander so nahe, daß lezterer fragen konnte, was jener für Seegel führte, und die Frage ohne Sprachrohr verständlich beantwortet wurde. Um in solcher Dunkelheit nicht aneinander zu stossen, wurde oft getrommelt, mit Glocken gelautet, aus Canonen geschossen und zum Wenden das Signal auch mit Kanonen gegeben. Zuweilen war es bloß das Geräusch vom Ansprützen der Wellen, welches sie erinnerte, dem nahen Eise auszuweichen.

Den 13ten, die vorigen Winde. Um 8 Uhr nach Mitternacht fiel Regen, wovon der Nebel vergieng. Damahls war kein Eiß zu sehen. Man segelte wieder gegen W. Um 10 Uhr entstand abermahls ein so dicker Nebel, daß man die andern Schiffe, welche doch nur ¼ Werst entfernt waren, nicht sehn konnte.

Den 14ten, ziemlich starker Wind, zwischen SO. und NO., dunkel Wetter, ein dichter und feuchter Nebel; es tröpfelte beständig von der Takellage. Um 5 Uhr nach Mittag hörte man auf dem Vordertheil des Schiffs ein Geräusch vom Ansprützen der Wellen, woraus man auf sehr nahes Eiß schloß. Also bald wurde ein Signal zum umkehren gegeben. Darauf segelte man zwischen N. und O. Der Nebel vergieng um 8 Uhr. Da hatte man zur Linken dickes Eiß, welches Hügeln glich und sich von N. nach SW. erstreckte. Um halb 10 Uhr erhob sich wieder ein Nebel, das vorhergesehene Eiß verschwand aus dem Gesicht. Eine Stunde hernach trieb eine große Eißscholle vorbey, und der Nebel wurde dünner. Da sahe man eine Reihe dickes Eiß von NOzN. vorbey N. bis SW wovon man das Geräusch des Ansprützens der Wellen hörte. Man wandte um und segelte zwischen S. und O. Um 3 Uhr nach Mitternacht wurde der Wind

 stärker,

stärker, welches die Seegel zu vermindern veranlaßte. Man hatte drey Schneeammern um das Schiff fliegen gesehn, dergleichen sich auch auf Spitzbergen aufhalten, und von den Russen Podoroschinky genannt werden. Hieraus wollte man anfänglich schliessen, die Grönländische Küste möchte vielleicht nicht mehr weit entfernt seyn. Man erinnerte sich aber auch dergleichen auf der Fahrt nach Spitzbergen gesehn zu haben, die vom Lande angeflogen kamen, da man nicht weniger als 10 teutsche Meilen davon entfernt war. Dieser Gedanke nun vernichtete jene Vermuthung, indem die Vögel unterweges auf dem Eise ausruhen und folglich eine solche Reise sehr wohl zurücklegen können.

Den 15ten, ein schwacher Wind zwischen S. und O. und zwischen N. und O. dunkel Wetter, Regen, zuweilen Nebel, kalte Luft. Um 7 Uhr, da der Nebel sich legte, sahe man vom Mastkorbe auf keiner Seite Eiß; Man sahe aber eine ausserordentlich helle Luft gegen ONO. als ein Zeichen, daß dort Eiß seyn müsse. Nach Mitternacht war noch kein Eiß zu sehn; man hielt also gegen N.

Den 16ten starker NW. Wind und hoch sich erhebende Wellen. Wolkigt, sehr kalte Luft, zuweilen Sonnenschein. Man sahe kein Eiß. Der Curs gegen N. etwas westlich. Um Mitternacht wurde die Sonnenhöhe beobachtet und war 7°. 38′. Daraus wurde die Breite von 78°. 15′. gefunden. Um 4 Uhr nach Mitternacht entstund von der Windseite ein dicker Nebel, wofür man die übrigen Schiffe nicht sehen konnte. Um 7 Uhr wurde der Nebel dünner. Da sahe man dickes Eiß vor sich, welches sich zur linken gegen WNW. zur rechten gegen NzO. erstreckte. Dieses Eiß wurde bald darauf von einem dicken Nebel bedeckt, welches sie be-

weg

wog zurückzukehren, und ihren Curs zwischen S. und O. zu halten. Als um 12 Uhr der Nebel sich legte, gieng man wieder gegen Norden.

Den 17ten, veränderlicher Wind aus W. u. SW. der zuweilen, fast mit Windstille absezte. Dunkles Wetter, meistentheils bald dünner, bald dicker Nebel. Sehr kalte Luft. Alles Tauwerk wurde mit Eiß überzogen. Wann man die Segel zurecht machte, fiel das Eiß häufig aufs Verdeck. Der Curs gegen N. oft ein wenig östlich; denn zur Linken sahe man Eiß, und wenn dieses vom dicken Nebel bedeckt wurde und man demselben sich etwas näherte, so hörte man das Geräusch von daran spülenden Wellen.

Den 18ten, leichte Winde zwischen S. und O. und zwischen N. und O. Der Curs zwischen S. und O. Als der Nebel sich legte, sahe man Eiß vor sich und auf beiden Seiten und noch während dem Nebel hörte man das Anspülen der Wellen. Grosse und kleine Eisschollen trieben vorbey. Es war sehr kalt und das Tauwerk war wieder beeiset. Um sich im Nebel nicht zu trennen wurden Signale aus Canonen gegeben. Man bemerkte an diesem Tage die Strömung aus der See zwischen NO. und SW. eine Italiänische Meile in einer Stunde. Um Mittagszeit war man, nach Rechnung, unter 79°. 08'. Breite.

Den 19ten, ein kaum merklicher Wind zwischen S. und O. trübes Wetter, zuweilen Regen, zuweilen starker Nebel. Selten einzelne Eißschollen; kalte Luft; es tröpfelte von der Takelage. Um 8 Uhr vergieng der Nebel und man sahe kein Eiß. Man sahe aber zwischen N. u. W. und zwischen N. und O. in der Luft eine ausserordentliche Helle, wie sie über dem Eise zu seyn pflegt.

 Der

Der Curs zwischen S. und W. Nach Rechnung befand man sich unter 78°. 55′. Breite. Darauf wurde der Wind stärker.

Den 20ten, starker Wind zwischen S. und O. Aus Besorgniß für dem Eise, welches unter dem Winde lag, wurden die Seegel etwas gemindert. Dabey waren ziemlich starke Wellen und ein dicker Nebel, für welchem die andern Schiffe sich aus dem Gesicht verlohren. Man schoß oft aus Kanonen, um zu erfahren wie weit die Schiffe auseinander wären: von einem wurde geantwortet; die Schüsse des andern waren nicht zu hören. Der Curs war zwischen N. und O. Um im Nebel nicht auf Eiß zu stossen, wandte man sich zur Linken und steuerte zwischen S. und W. Damahls sahe man durch den Nebel, daß das Schiff Babajef, dem Tschitschagof folgte; Panof aber war nicht zu sehen. Der starke Wind war Schuld, daß man die Kanonenschüsse nicht hörte; deßwegen wurde auch beym Umkehren kein Signal gegeben. Um Mittag hatte sich der Nebel gelegt; kein Eiß, aber auch Panof war nicht zu sehen.

Den 21ten, ziemlich starker Wind zwischen S. und W. und nicht kleine Wellen. Trübes Wetter, am Horizont dunkel, kalte Luft, zuweilen ein dünner Nebel. In der zweyten Nachmittagsstunde hielt man zwischen S. und O. um das Schiff, welches sich entfernt hatte, aufzusuchen. Um 3 Uhr klärte es sich am Horizont auf. Da erschien Eiß gegen NNO. das um halb 4 Uhr vom Nebel bedeckt wurde. Um 11 Uhr sahe man Panof unter dem Winde; man hissete eine Flagge und schoß eine Canone ab, worauf jener antwortete. Sie kamen wieder zusammen, nachdem sie 28 Stunden getrennt gewesen waren. Damahls sahe man wieder das gewöhnliche Zeichen von vielem Eise, eine besonders helle Luft zwischen N. und W. und zwischen N. und O. Deßwegen

gen wurde beschlossen, sich dem Lande von Spitzbergen zu nähern. Würde man dort kein Eiß antreffen, so sollte man wieder gegen N. seegeln, so lange es möglich seyn würde. Nach 12 Stunden sahe man Land, das wegen dunkeln Wetters nicht genau erkannt werden konnte. Man glaubte aber es müsse **Forland** (eine lange und schmale Insel auf der westlichen Seite von Spitzbergen) seyn, weil man sich unter der Breite von 79°. 13'. rechnete.

Den 22ten, starker Wind zwischen S. und W. und hohe Wellen; dunkel Wetter, Regen, oft neblicht, kalte Luft. Der Curs gegen O. zuweilen ließ man die Schiffe ohne Segel treiben. Um im Nebel nicht aufs Land zu laufen, erforschte man die Tiefe, fand aber auf 190 Klafter keinen Grund. Wenn zuweilen der Nebel dünner wurde, sahe man sich um vom Mastkorbe und entdeckte kein Eiß. Um 7 Uhr des Morgens erschien das Land wieder dunkel und verlohr sich wieder. Man warf oft das Loth aus und fand auf 68, 65, 63 Klafter dünnen Schlammgrund; wenn man das Land sahe, suchte man sich demselben zu nähern.

Den 23ten, starker Wind zwischen S. und W. und hohe Wellen; wolkigt, mit untermischtem Sonnenschein, sehr kalt, an den Küsten trübe und dunkel. Der Curs zwischen N. und O. gegen Land, vor welchem eine kleine Insel lag. Man kam in eine kleine Bucht auf 13 Klafter Grund. Man kehrte um vom Lande abwärts, zog um 8 Uhr wegen des starken Windes, und um das Land besser erkennen zu können, die meisten Seegel ein, und hatte um 11 Uhr auf 48 Klafter Steingrund. Des Morgens um 2 Uhr 72 Klafter Grund, feste Erde und eine ausserordentlich helle Luft gegen NO. und O. wie schon oft beschrieben ist. Um 3 Uhr morgens würde der

Wind

Wind schwächer. Da sezte man wieder Seegel bey und gieng gegen W. Um 4 Uhr lag die westliche Spitze von Spizbergen von Tschitschagof gegen SW. 22°. 00′. in einem Abstande von ohngefähr 3 teutschen Meilen. Um 7 Uhr sahe man Eiß, das in N. und NNO. aufzuhören schien. In der 9ten Stunde wurde der Wind stärker. Ein dichtes und dickes Eiß erstreckte sich von NW. nach OzN. Selbst der Curs war mit Eiß verlegt. Deswegen veränderte man den Curs und gieng nach SO. Um 12 Uhr entstund Nebel; das Loth zeigte auf 62 Klafter Muschelgrund. Zu Mittag 80°. 26′. Breite.

Den 24ten. Ein starker Wind, mit Windstössen und grossen Wellen, wolkigt, am Horizont dunkel, kalte Luft, zuweilen Sonnenschein. Um 12 Uhr Eiß in Westen. Diese ganze 24 Stunden wurde zwischen S. und W. und S. und O. lavirt. Zu Mittag die Breite 80°. 21′.

Den 25ten. Noch eben so starker Wind aus S. und grosse Wellen. Sehr kalte Luft, am Horizont dunkel, zuweilen Nebel und auch Schnee. Um halb 3 Uhr wurde der Wind schwächer und veränderlich zwischen S. u. W. Man ging zwischen S. und O.. N. u. W., und S. und W. Um 6 Uhr schoß man bey neblichtem Wetter aus einer Canone, worauf von beyden Schiffen geantwortet ward. Um 3 Uhr nach Mitternacht sahe man Eiß gegen WNW. In der fünften Stunde der Wind stärker, dunkel Wetter mit Regentropfen. Um halb 6 Uhr klärte es sich auf; da zeigte sich dickes Eiß, das sich gegen NNO. und gegen W. erstreckte. Gegen SW. aber sahe man in der Luft eine ausserordentliche Helle. In der 9ten Stunde Windstille. In der 10ten ein schwacher Wind zwischen N. und O. zuweilen Sonnenschein. Man sahe Spizbergen in SOzS. ohngefähr 7 Meilen entfernt. Das Eiß aber, welches man gesehn hatte,

hatte, verlohr sich zu Ausgang der 12ten Stunde, weil Schnee fiel, aus dem Gesichte. Breite 80°. 11′. nach Beobachtung.

Den 26ten, mittelmässiger Wind, zwischen N. und W. Dunkel Wetter mit Schnee und dazwischen Sonnenschein. Der Curs gegen W. Um 7 Uhr wurde ein Stück Holz angetrieben, welches man auffieng und für Fichtenholz erkannte. Der Wind wurde etwas stärker, dunkel Wetter mit Regen und zuweilen etwas Schnee. Wegen des dunkeln Wetters war kein Eiß zu sehn. Kurz vor Mitternacht erhob sich ein Nebel von der Windseite. Um 1 Uhr eine ausserordentlich helle Luft gegen NO. und von N. gegen SW. Um 3 Uhr ließ sich vom Mastkorbe Eiß gegen W. entdecken. Der Wind nahm zu gegen 6 Uhr, grosse Wellen aber hatte man nicht in diesen 24 Stunden, woraus geschlossen wurde, es müsse gegen N. viel Eiß liegen. Zu Mittag 79°. 37′. Breite.

Den 27ten, ein schwacher Wind zwischen N. und W. wolkicht, sehr kalte Luft, mit Regentropfen. Von 1 bis 7 Uhr sahe man gegen NO. N. W. und zwischen S. und W. eine ausserordentl. helle Luft; vom Mastkorbe aber zeigte sich Eiß gegen W. und WNW. Der Curs zwischen S. und W. Um 8 Uhr Windstille und Sonnenschein. Damahls sahe man von Spitzbergen die Spitzen der Berge über dem Nebel erhaben. Kein Eiß; man warf das Loth aus und fand auf 200 Klafter keinen Grund. Die Strömung der See gieng gegen OzN in einer Stunde $\frac{1}{4}$ einer Italiän. Meile. Um Mitternacht beobachtete man die Sonnenhöhe 6°. 00′. Die Abweichung des Compasses $1\frac{1}{2}$ Striche. Nach Mitternacht war wenig Wind, wolkigt, sehr kalt, so daß alle Takelage mit Eiß überzogen wurde. Dann entstund wieder ein

ein Nebel, weßwegen man aus Canonen schoß, die Trommeln schlug und mit Glocken lautete. Wenn dann wieder zuweilen der Nebel sich aufklärte, so zeigte sich zur Rechten, d. i. zwischen N. u. W. die vorige helle Luft über dem Eiß. Um Mitternacht 79°. 10′. Breite.

Den 28ten, gelinder Wind zwischen N. und W. helle Wolken, am Horizont dunkel, Sonnenschein, kalte Luft. Um 4 Uhr sahe man vom Mastkorbe kein Eiß, auch nicht um 8 Uhr; deßwegen steuerte man gegen W. Um 11 Uhr hatten sie wieder Eiß vor sich und im S. Gegen 4 Uhr nach Mitternacht trieben einige Eißschollen die Schiffe vorbey. Sie hielten zwischen S. und O. Um 10 Uhr Eiß in WzN. hielten gegen WSW. und nach 11 Uhr gegen W. zu Mittage 78°. 30′. Breite nach Rechnung.

Den 29ten, mittelmässiger Wind zwischen N. und O. wolkigt, kalte Luft, am Horizont dunkel. In der sten Nachmittagsstunde sahe man Eiß gegen WzN. und bis O. Um halb 6 Uhr wurde der Wind stark, weßwegen man die Maßseegel reffte; doch waren keine grosse Wellen. Hieraus schloß man, daß auf der Windseite viel Eiß seyn müsse. Sie hielten den Curs gegen W. Grosse Eißschollen trieben vorbey und gegen SSW. sahe man die Luft überaus hell. Um 11 Uhr wandte man sich vom Eiß abwärts, nahm die Seegel ein, und ließ durch Signale die Officiere der zwey übrigen Schiffe beym Commodore an Bord kommen, wo gerathschlagt wurde, was weiter zu thun sey. Die einmüthige Entschliessung aller fiel dahinaus, daß man nach dem Hafen zurückkehren sollte, und zwar aus folgenden Ursachen: Man sey nach Grönland zu kommen, durch das Eiß verhindert worden; man habe auch die Durchfahrt gegen Norden, wegen des vielen und dicken Eises nicht möglich gefunden; der

August-

Augustmonat nahe heran; Nach Beschaffenheit dortiger Gegend, da man beständig zwischen Eiß fuhr, und von Kälte, Nässe, Schnee und Nebel viel Ungemach auszustehen hatte, sey grosse Gefahr zu befürchten; Man könne, bey späterer Jahrszeit nichts anders, als noch schwerere Witterung erwarten. Weil nun nicht die geringste Hofnung übrig sey, wegen der vorgekommenen unüberwindlichen Schwierigkeit den gesuchten Endzweck zu erhalten, so würde es vergeblich seyn, sich länger in diesen Gegenden aufzuhalten. In Folge dessen gieng man um 1 Uhr nach Mitternacht unter Seegel, und trat mit einem starken Winde, den Curs zwischen S. und O. haltend, die Rückreise an, wobey sie von Schnee und Hagel begleitet wurden. Zu Mittage rechneten sie unter der Breite von 78°. 06'. zu seyn.

Den 30ten, starker N. und NO. Wind, wolkigt, mit untermischtem Sonnenschein, kalte Luft, zuweilen Schnee und Regen. Der Curs zwischen S. und O. Um 11 Uhr nach Mitternacht wurde Spitzbergen zwischen N. und O. gesehen. Mittags war die Breite 76°. 37'.

Den 31, starker N. Wind, wolkigt, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft: der Curs zwischen S. und O. Man sahe die südliche Spitze von Spizbergen, wo sie durch dünnes Eiß segelten. Um 8 Uhr erschien dickes Eiß in ONO. Um 10 Uhr Vormittag erhob sich ein Nebel und der Wind wurde stärker. Darauf folgte häufiger Schnee. Zu Mittage war die Breite nach Rechnung 75°. 53'.

August.

Den 1sten, starker Wind zwischen N. und O. häufiger nasser Schnee. Der Wind wurde um 7 Uhr stärker, mit grossen Wellen. Dunkel Wetter, sehr kalte Luft.

Der Curs zwischen S. und O. Nach Mitternacht um 2 Uhr wurde der Wind gelinder. Man sahe Bären-eyland in SOzS. Die Breite zu Mittage 74°. 92′.

Den 2ten, eben derselbe starke Wind zwischen N. und O. mit grossen Wellen, die bis über Bord schlugen. Wolkigt, kalte Luft. Um 6 Uhr verlohr man Bäreneyland gegen NW. z. N. aus dem Gesicht. Der Wind wurde stärker. In der 10ten Stunde sahe man zum ersten mahl die Sonne untergehn in NW. einen halben Strich gegen W. Es schneyete von 9 Uhr morgens, bis Mittag. Die Breite wurde 73°. 33′. gerechnet.

Den 3ten, noch der vorige Wind, mit grossen Wellen; wolkigt, zuweilen Sonnenschein. Die Luft wurde wärmer. Um 12 Uhr waren die Lapländischen Küsten im Gesicht.

Den 4ten und bis zum 6ten August segelte man im Gesicht der Lapländischen Küsten, zwischen S. und O.

Den 6ten, um 7 Uhr nach Mitternacht legten sich die Schiffe unter der Insel **Kilduin** vor Anker.

Hier endigte sich diese Schiffahrt, von welcher der Capit. Tschitschagof den 20sten August nach Archangel zurückkam, und vom Verlauf derselben, den 22sten August an das Admiralitäts-Collegium zu Petersburg einen summarischen Bericht abstattete. Er erklärte darinn, nach seiner und der übrigen Schiffahrenden Erfahrung, die Norderfahrt, wegen des undurchdringlichen Eises und nach allen bemerkten Umständen für schlechterdings unmöglich, fand aber für die von ihm angeführten Gründe nicht den verhofften Beyfall. Zwar war die huldreiche Monarchin, als ihr dieser Bericht vorgetragen wurde, geneigt, nach allerhöchst Dero zärtlichen Gesinnung gegen Unterthanen, deren Treue und Eifer im

Dienst

Dienst niemals zweifelhaft gewesen, mit diesem ersten Versuch zufrieden zu seyn, und die Nichterfüllung Ihrer Wünsche denen davon unzertrennlichen Schwierigkeiten zuzuschreiben. Allerhöchst Ihro Maj. aber wollten auch in einer Sache, worüber die Admiralität urtheilen sollte, nicht Richter seyn, sondern überliessen den Erlauchten und erfahrnen Männern, die das Collegium ausmachten, deßhalb zu veranstalten, was sie für recht und billig und dem Nutzen des Reichs und der Unterthanen für zuträglich erkennen würden. Diesem zufolge ergieng aus dem Admiralitäts Collegium an den Capit. Tschitschagof unter dem 13ten September ein Befehl, folgenden Inhalts:

Das Collegium habe alle Umstände der Schiffahrt, mit ihren Folgen, in reife Betrachtung gezogen; es schien aber übereilt zu seyn, daraus auf eine gänzliche Unmöglichkeit zu Erhaltung des vorgesezten Endzwecks schließen zu wollen. Nach der denen Befehlshabern ertheilten Instruction hätten sie von Klokbay ihren Curs nach Westen zu auf Grönland richten sollen; anstatt dessen aber seyen sie gerade gegen N. gesegelt.

(Dieser Mißverstand rührte daher, weil in dem ersten summarischen Bericht der ersten Fahrt gegen W. ohne Klokbay zu berühren, wie solche im Tagebuch beschrieben ist, nicht war gedacht worden.)

Hätten sie jenes gethan, und falls sie auch vom Eiß gehindert worden wären, den Curs etwas südlicher gehalten, so möchten sie vielleicht Grönland erreicht haben, und hätten dann die Fahrt im Gesicht der Grönländischen Küste gegen N. fortsetzen können, bis eine gänzliche Unmöglichkeit, weiter zu kommen, sie zur Rükreise würde gezwungen haben. Alsdann, wenn gleich die eigentliche Absicht der Reise nicht wäre erhalten worden, so hätten doch neue und unbekannte Küsten von Grönland können

entdeckt werden. — Das vornehmste aber sey, daß die Seefahrenden zu früh auf die Rückreise bedacht gewesen zu seyn schienen, ohne daß eine würkliche Noth oder Gefahr sie dazu gezwungen hätte; die Schiffe seyen noch in gutem Stande gewesen; ausländische Schiffe hätten, noch nach ihrer Rückreise, die See gehalten; Sie hätten keine Kranke gehabt, welches auch bey einer so kurzen Schiffahrt nicht wohl habe seyn können; zuweilen sey die See bey einer spätern Jahrszeit freyer vom Eise als bey einer frühern; welches insonderheit aus der Schiffahrt des Unterlieutenants Jarygin (von dem Geschwader des Capitain-Lieutenants Nemtinof) erhelle, der den 14ten September des vorigen Jahrs unter einer Breite von 78°. gewesen sey, ohne vom Eise Hinderniß zu erfahren. Sie aber seyen von ihrer Fahrt bereits den 29. Julius zurückgekehrt, woraus auf deren gänzliche Unmöglichkeit nicht geschlossen werden könne. Es scheine, als ob eine gar zu grosse Furcht für Unglück sie zu einer so schleunigen Rückreise bewogen habe, da doch Spizbergen, Norwegen und Lapland, ja im unvermeidlichen Nothfall Grönland, ihnen zur Zuflucht hätte dienen können. Sie hätten wenigstens bis in den September ihre Schiffahrt fortsetzen sollen, weil bekannt sey, daß die dortige See oft erst im October und zuweilen gar nicht gefröre. Bey allem dem wolle das Collegium Ihnen nicht die Schuld der verfehlten Absicht beymessen; Es sey vielmehr, in Ueberzeugung von ihrem bekannten Eifer und Fleiß geneigt zu glauben, daß würkliche Unmöglichkeit und unüberwindliche Hindernisse sie zur Rückreise gezwungen hätten. Tschitschagof solle ohne Verweilen nach Petersburg kommen und alle Tagebücher und Carten mitbringen, das Commando aber dem nächsten nach ihm anbefehlen.

Zu gleicher Zeit schrieb der Herr Graf Jwan Grigoriewitsch Tschernischef, als Vicepräsident des Admiralitäts-Collegii, weil ihm die Vorsorge für diese Expedition von Jhro Kayserl. Majestät insbesondre aufgetragen war, an den Herrn Tschitschagof folgenden Brief:

Es ist mir unmöglich Jhnen die Unzufriedenheit zu beschreiben, die ich bey Lesung Jhres an das Collegium eingesandten Berichts, von Jhrer Zurückkunft nach Archangel, empfunden habe. Sie können solche daraus abnehmen, wenn Sie sich erinnern, wie grossen Antheil ich an Jhrer Abfertigung gehabt habe, und wie ungern ich Sie vermissete. Wovon Sie selbst Zeuge gewesen, das können Sie auch gegen andre bezeugen. Jch hatte nur diesen Trost, daß das Looß durch eigne Wahl, auf Männer gefallen war, deren Verstand, Geschicklichkeit und unbegränzter Eifer der Wichtigkeit der Jhnen anvertrauten Expedition vollkommen gemäß war; derjenigen Expedition, die zur Verherrlichung Jhro Maj. unsrer allergnädigsten Kayserinn gesegneten Regierung, zur Ehre der russischen Flotte, und zum Ruhm und Nutzen des Vaterlandes abzielte. Aus Freundschaft gegen Sie muste es mir wohl angenehm seyn, von Jhnen Nachricht zu erhalten; allein die Wahrheit zu gestehn, so kam die Nachricht nicht aus einem Ort, woher ich solche erwartete. Gesezt, es sey würklich keine Möglichkeit gewesen, die Reise nach ihrer Bestimmung fortzusetzen: so hätte doch wenigstens Rußland die Ehre und den Ruhm hoffen können, daß unbekannte Küsten oder Jnseln wären entdeckt worden. Allein auch dieses ist fehlgeschlagen, und scheint Jhre Absicht nicht gewesen zu seyn. Es hat auch nicht das Ansehn, daß Sie mit ihrer Schiffahrt, worauf so viele Kosten verwandt worden, so weit gekommen seyen, oder sich so lange im Eißmeer aufgehalten haben,

um daraus, ich will nicht sagen, das aufmerksame Europa, sondern nur uns selbst, von der Unmöglichkeit dieser Durchfahrt zu versichern. Diese offenherzige Entdeckung meiner Meynung hat nicht die Absicht, Ihnen meine Herren, mein Mißvergnügen zu erkennen zu geben. Schreiben Sie solche vielmehr meiner aufrichtigen Hochachtung und Freundschaft zu, die ich gegen Sie trage. Diese zwingt mich, Ihnen von meinen Gedanken nichts zu verheelen. Kann ich mich auch wohl enthalten Ihnen die Vermehrung meines Unmuths darüber zu bezeugen, daß Sie selbst in Ihrem Rapport die Unmöglichkeit der Durchfahrt behaupten, welches man von Ihnen nicht erwartet hat, und aus den bisher bekannten Umständen nicht ersehen werden kann. Ueberdem ist Ihnen, mein Herr, bekannt, was bey ihrer hiesigen Gegenwart für Anstalten, auf den Fall, daß die erste Reise nicht gelingen sollte, und Sie zur Rückreise gezwungen werden möchten, getroffen worden. Da meynte man nicht daß Sie nach Archangel, auch nicht einmal nach Kola zurückkommen sollten. Sie sollten auf Spizbergen in Klokbay überwintern, wo zwar kein vollkommen bequemes, doch ziemlich gutes Winterlager für Sie bereitet und mit Lebensmitteln überflüssig versehen worden. Wäre auch die Hälfte des Provlants durch Verwahrlosung unbrauchbar geworden; so konnte doch der, im verwichnen Sommer dahin geschickte Vorrath nicht einem gleichen Verderben unterworfen seyn, wovon Sie bey Ihrer Abreise von hier versichert waren. Wollten Sie uns von Ihrer vermeynten Unmöglichkeit der Durchfahrt Nachricht geben, so war nicht nöthig, es im jezigen Herbst zu thun. Sie hätten es im künftigen Frühjahr, durch ein ausdrückliches, zu dem Ende abgefertigtes Fahrzeug thun können. Da hätten wir vielleicht ein Mittel gefunden, die auf unsre russische Seefahrende unvermeidlich fallende Schande, als ob sie in einer unbekannten See lange aus-

zubauern nicht die Geduld hätten, zu bedecken; entweder dadurch, daß Ihnen wäre befohlen worden, nach dem hiesigen Hafen zurückzukehren, oder daß man Ihnen eine andre Reise, um den mißlungenen Versuch für übeln Nachrichten zu sichern, aufgetragen hätte. — Ich wiederhole meine Versicherung, daß ich alles dieses nicht aus Verminderung meiner Freundschaft und Hochachtung gegen Sie schreibe, welche ich allezeit zu Ihnen tragen werde, und die Sie würklich bey allen, die das Vergnügen haben Sie zu kennen, verdienen. Es würde mir auch diese erste mißlungene Schiffahrt nicht so empfindlich seyn, wenn es, wie ich schon vorher gesagt habe, mir nicht schiene, daß Sie selbst an dem weitern glücklichen Fortgang verzagten; welchen Schluß man doch aus einem so geringen Versuche noch nicht machen kann. Und am wenigsten sollte Ihnen ein solcher Gedanke eingekommen seyn, da Ihre edle Standhaftigkeit mir bekannt ist, da Sie die Reise mit unerschüttertem Heldenmuth unternommen haben, da Sie noch nicht Zeit gehabt alles, was man von Ihnen erwartet hatte, und mit Gewißheit noch erwarten muß, auszuführen. Man ist geneigt zu glauben, daß wenn Sie so geschlossen haben, und darauf zurückgekehrt sind, solches deßwegen geschehen sey, weil das Ziel ihrer Reise in einem Sommer zu erreichen nicht möglich gewesen; wenn aber alles nöthige besorgt seyn wird, daß Sie alsdenn bey der künftigen Schiffahrt den Endzweck zu erfüllen nicht ermangeln werden. Wie nun hierzu Zeit genug übrig ist, so hat auch das Collegium dem gemäß, eine Entschliessung gefaßt, wobey Ihre Gegenwart eben so nüzlich seyn kann, als solche Ihnen zum Beweise dienen wird, daß ich mit der aufrichtigsten Hochachtung und Freundschaft bin und immer seyn werde ꝛc.

* * *

Es war also beschlossen, mit dem was geschehen, sich nicht zu begnügen, sondern noch eine zweyte Schiffahrt zu veranstalten. Zu dem Ende wurden die drey Schiffe **Tschitschagof**, **Panof** und **Babajef** im Herbst desselben Jahres, von Archangel nach Kola zurück geschickt. Der Capit. **Tschitschagof** kam nach Petersburg im October des 1765sten Jahres, und brachte sowohl sein, als der übrigen zwey Schiffe Tagebücher, und die auf den Schiffen verfertigten Carten, mit sich. Der Herr Vice-Admiral **Alexei Jwanowitsch Nagajef** untersuchte solche und fand nichts daran auszusetzen. Darauf wurde den 18ten Januar 1766. nicht ohne Vorbewußt und Genehmigung der Kayserinn, von dem Admiralitäs-Collegium folgende Entschliessung gefaßt:

Das **Collegium** erkennet, daß der Herr **Tschitschagof** und die übrigen mit ihm gewesenen Schiffs-Capitaine, nach ihrem bekannten Eifer und Beflissenheit, zu Erfüllung des verlangten Endzwecks, so viel, als die Beschaffenheit der Zeit und die ihnen vorgekommenen Hindernisse es erlaubet, nichts unterlassen haben. Gleichwohl aber hält es diesen einzigen Versuch nicht für zureichend, um daraus auf eine gänzliche Unmöglichkeit der Reise schliessen zu können. Die Gründe dazu sind folgende. Aus der Reise des Capitain-Lieutenants **Nemtinof** nach Spizbergen vom J. 1764. erhellet, daß damahls keine so sehr grosse Menge Eises in den dortigen Gewässern wahrgenommen worden, indem er ungehindert in den Meerbusen Klokbay einlaufen können. Hingegen ersiehet man aus den Tagebüchern des Herrn **Tschitschagof**, daß auf seiner Fahrt die dortigen Gegenden ganz mit Eiß angefüllt gewesen. Daraus wird wahrscheinlich, daß wenn in einem Sommer mehr, in dem andern weniger Eiß in der dortigen See gefunden wird, solches von

der

der Beschaffenheit der Winde und von der Verschiedenheit der Zeit, der Strömung und vielleicht auch der Witterung herrühren muß. Also hängt der gute Fortgang solcher ausserordentlichen Unternehmungen größtentheils vom Zufall ab, und daraus folgt, daß wiederholte Versuche angestellt werden müssen, um zu sehn, ob nicht vielleicht diejenigen Hindernisse, welche das eine mahl im Wege gestanden, ein anderes mahl überwunden werden können. Denn da die größte Hinderniß in treibendem Eise bestanden zu haben scheint, so kann ja wohl, nach Beschaffenheit der Winde und der Umstände, eine freye Fahrt nach dem bestimmten Orte nicht für unmöglich gehalten werden; insonderheit wenn man sich genugsame Zeit nimmt, und es zu Erwartung und Aussuchung der gehörigen Mittel an Geduld nicht fehlt. Damit also eine so rühmliche und nützliche Unternehmung auszuführen, nichts versäumet, und entweder die Möglichkeit, oder zum wenigsten die gänzliche Unmöglichkeit der Fahrt bekannt werde; so hat das Admiralitäts-Collegium folgendes befohlen und verordnet: Diese Reise soll in dem jeztlaufenden 1766sten Jahre aufs neue vor sich gehn und abermals dem Herrn Tschitschagof, auf eben den Fuß wie die vorige, aufgetragen werden. Zu dem Ende soll auch die vorige Instruction in ihrer Kraft bleiben; und wie die darinn gegebnen Vorschriften mehr zur Nachricht und um Bemerkungen zu veranlassen, als Befehlsweise geschrieben sind, wie dann in diesen und allen ähnlichen Sachen, nur Beyspielsweise Befehle gegeben werden können, und übrigens denen Befehlshabern eine gänzliche Freyheit, dasjenige, was ihnen nützlich scheint zu erwählen, übrig bleibt: so wird dieses auch jezt bestätigt, ja die Gewalt des Herrn Tschitschagof noch weiter ausgedehnt, indem man sich in allen Vorfällen auf seine schon bekannte und durch Proben erwiesene Treue, Eifer, Klugheit, Erfahrung und patriotischen Geist verläßt,

so daß ihm frey stehn soll, alles bey dieser Schiffahrt, zu Erreichung des gewünschten Ziels der Reise, wie es Zeit und Umstände erfordern werden, nach eignem Gutdünken, und nach der Vorschrift seiner Erfahrung und Unerschrockenheit einzurichten. Mit einem Worte, alles wird seiner Beurtheilung überlassen, indem die so rühmliche als nützliche Absicht dieses Versuchs, rühmlich für Rußland, und nüzlich für ganz Europa, ihm bekannt sind, und ihm insbesondre zur Verewigung seines Namens dienen wird, eine so schwere Entdeckung, wornach bisher alle der Schiffahrt ergebne Völker getrachtet, entweder zur Wirklichkeit gebracht, oder von der gänzlichen Unmöglichkeit derselben, die Welt überführt zu haben. Die Fahrt mag dann ausfallen wie sie will, so hat Er die Freyheit, nach Beschaffenheit der Umstände und der Jahrszeit, seinem Gutbefinden gemäß, nach einen ihm bequemen Russischen Hafen, welcher es auch seyn möge, zurückzukehren. Und damit es an nichts, was zu dieser Reise nöthig ist, fehlen möge, so wird das Comtoir des Hafens von Archangel zugleich angewiesen, alles, was der Herr Cap. Tschitschagof verlangen wird, in die Erfüllung zu bringen.

III.

Zweyte Reise im Eißmeer.

Mit diesem Befehl reiste Tschitschagof von Petersburg nach Archangel zurück, und trat den 19ten May, 1766. von Kola, auf seinem, und mit den vorigen zwey Schiffen, die zweyte Reise an. Das auf dem Schiff Tschitschagof gehaltne Tagebuch, die von der Fahrt verfertigte Carte, und Tschitschagofs Rapport, den er bey seiner Zurückkunft nach Archangel, an das Admiralitäts-Collegium abgesandt, enthalten folgende Nachrichten:

Nachdem sie den 19ten May des Abends aus dem Catharinenhafen in den Meerbusen des Flusses Kola ausgelegt hatten, so bekamen sie um 1 Uhr nach Mitternacht die Insel Kilduin ins Gesicht, nahmen ihre Schaluppen ein, sezten mehr Seegel bey, und traten mit einem starken W. Winde ihre Reise an. Um 11 Uhr Vormittag war die Mündung des Kolaflusses, wegen Nebels an den Küsten, nicht mehr zu sehn. Den 20sten starker Wind aus WNW. wolkigt, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft. Damit man nicht gegen O. getrieben würde, wurde um 3 Uhr Nachmittags gegen SSW. gehalten und so kamen sie unter die Bedeckung der lapländischen Küsten. Um 6 Uhr wurde der Wind schwächer. Um 7 Uhr steinigter Grund auf 55 Klafter. Nach Mitternacht wurde der Wind stärker. Dunkel Wetter. Um 12 Uhr Windstille und ziemlich grosse Wellen.

Den 21sten, Windstille, etwas wolkigt, mit Sonnenschein. Um 5 Uhr war der Wind zwischen S. und O. der Curs N. um sich vom Lande zu entfernen. Um 7 Uhr wurde der Wind stärker. Man verlohr um halb 10 Uhr die Insel **Kilduin** in SSO. aus dem Gesicht. Man zog einige Seegel ein, um die andern Schiffe abzuwarten. Um 12 Uhr mit SO. Winde der Curs NW. wolkigt, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft, am Lande neblicht. Um 7 Uhr sahe man **Wardhuus.** Aus der zu Mittag beobachteten Sonnenhöhe ergab sich die Breite 70′. 18′. Die Abweichung des Compasses $\frac{1}{4}$ Strich gegen W.

Den 22sten, der Wind zwischen S. und O. Auf gegebnes Signal kamen die Befehlshaber der Schiffe zusammen und nahmen Abrede den Curs auf Bäreneyland zu nehmen, die Abweichung des Compasses aber von $\frac{1}{4}$ Strich gegen W. zu gebrauchen. Man sezte darauf mehr Seegel bey, und hielt NNW. Um halb 8 Uhr verlohr sich Wardhuus aus dem Gesicht. Um 4 Uhr nach Mitternacht sahe man Cap Horn in SW. 62°. 00′. etwan 3 Meilen entfernt. Der Wind zwischen N. und O. Der Curs zwischen S. und O. Um 12 Uhr Cap Horn in SW. 39°. 00′

Den 23sten, man lavirte von Mittag an gegen N. W. bey ziemlich starkem Winde, zwischen N. und W. Dunkel Wetter, kalte Luft. Man sahe gegen Osten drey Schiffe, konnte sie aber wegen weiter Entfernung nicht erkennen. Um 2 Uhr fiel ein kleiner Schnee; bald darauf verstärkte sich der Wind, welcher nach Mitternacht wieder nachließ. Dunkel Wetter, zuweilen Regen und Schnee. Um 12 Uhr war Cap Horn in S.

Den 24sten, der Wind zwischen N. und W. ziemlich starke Wellen noch vom vorigen Winde. Dunkel Wetter, zuweilen ein kleiner Regen. Um halb 2 Uhr

ein

ein Windstoß, der fast eine Viertelstunde anhielt. Bald wurde der Wind schwächer, bald stärker. Man lavirte gegen den Wind. Um Mittagszeit rechnete man sich noch 70 Deutsche Meilen von Bäreneyland entfernt und Bäreneyland in NW. 84°. 00′. zu haben.

Den 25sten, Wind und Wetter wie vorher. Der Wind um 11 Uhr nordlich, darauf zwischen N. und O. Der Curs NW. Um 3 Uhr nach Mitternacht wurde der Wind stärker. Zu Mittage, nach Beobachtung, 71°. 75′. Polhöhe. Abweichung des Compasses $\frac{1}{4}$ Strich gegen Westen.

Den 26sten. Der Wind zwischen S. und O. wolkigt, mit untermischtem Sonnenschein. Um 5 Uhr wurde der Wind stärker. Der Curs NW. Nach Mitternacht grosse Wellen, kalte Luft. Von 2 bis 12 Uhr fiel zuweilen Schnee. Zu Mittage nach Rechnung Breite 73°. 46′. Länge 30°. 51′.

Den 27sten, der Wind zwischen S. und O. ziemlich grosse Wellen, dunkel, wolkigt, kalte Luft, und zuweilen Schnee. Der Curs NW. Um 6 Uhr wurde ein Signal gegeben, daß man näher an den Wind halten sollte. Der Curs NWzN. Um 7 Uhr gab der Cap. Panof ein Signal, daß er Land sähe, welches dann auch zu gleicher Zeit von den übrigen Schiffen gesehn wurde. Es war Bären-Eyland in N $\frac{1}{2}$ O. Aus dieser Ursache veränderten sie den Curs und hielten gegen das Land N. Um 1 Uhr nach Mitternacht wurde das Loth ausgeworfen auf 23 Klafter; der Grund Sand mit kleinen Steinen und Muschelschalen. Um 2 Uhr erblickte man Eiß zwischen N. und W. Die Insel war im Nebel. Um 10 Uhr Signal für die Befehlshaber der übrigen Schiffe, daß sie zur Unterredung kommen sollten. Es wurde beschlossen, weil man keine Beobachtung machen

machen können, die Abweichung des Compasses, wie im vorigen Jahr ½ Strich gegen W. zu gebrauchen. Um 12 Uhr die Insel in SO. 72°. 00'. 5 Meilen.

Den 28ten, der Wind OSO. wolkigt Wetter, kalte Luft. Um 1 Uhr verlohr sich die Insul gegen SO. 70°. 00'. aus dem Gesicht. Um 2 Uhr trieb kleines Eiß vorbey; weil es von N ½ O. kam, so hielt man den Curs gegen O. In W. war kein Eiß zu sehn. Um halb 6 Uhr steuerte man gegen NW. z N. bis um 1 Uhr nach Mitternacht. Vom Mastkorbe zeigte sich kein Eiß von keiner Seite. Um 4 Uhr eine ausserordentlich helle Luft von N. bis O. wie vom Eise verursacht zu werden pflegt. Zu Mittage nach Rechnung 75°. 51'. Breite und 29°. 43'. Länge.

Den 29ten der Wind aus SSO. Wolkigt und zuweilen Sonnenschein. Der Curs NW. z N. Es war kein Eiß zu sehen. Um Mitternacht verstärkte sich der Wind, dunkel Wetter, am Horizont ein dicker Nebel. Um 3 Uhr kam eine kleine Schnepfe angeflogen und sezte sich auf das Schiff. Daraus urtheilte man, daß entweder Land oder Eiß in der Nähe seyn müsse. Nach der Rechnung aber war man vom Süd-Cap auf Spizbergen noch um 18 Meilen entfernt. Um 8 Uhr hielt man gegen N. Um 10 Uhr wurde durch ein Signal von den übrigen Schiffen gefordert anzuzeigen, in was für Breite und Länge ein jeder Befehlshaber sich rechnete, und was für eine Abweichung des Compasses er gebrauchte. **Panof** gab an 76°. 30'. Breite und 26°. 45'. Länge, **Babajef** 75°. 30'. Breite und 22' 00 Länge. Die Abweichung bey allen 1 Strich westlich. Dieses Ettmahl wurde alle halbe Stunde vom Mastkorbe nach Eiß ausgesehn und keines wahrgenommen. Zu Mittage befanden sie sich nach Rechnung unter 77°. 03'. und 25°. 29'.

29'. Länge. Man sahe viele kleine Seevögel fliegen, dergleichen, als von den Russischen Fischern Porchatschi genennt werden.

Den 30ten, der Wind SO. starke Wellen, trübes Wetter, am Horizonte neblicht, kalte Luft, zuweilen Schnee. Der Curs NOzO. Um 8 Uhr sehr dicker Schnee, daß man die andern Schiffe, ob sie gleich sehr nahe waren, dafür nicht sehn konnte. Einzelne Eißschollen trieben vorbey. Um nicht zwischen Eiß zu kommen, wurde gegen SSW. gesteuert. Als um 9 Uhr der Schnee dünner wurde, sahe man dickes Eiß *) zwischen S. und O. und zwischen N. und O. Weiter hin konnte man wegen Dunkelheit nicht sehen. Um 12 Uhr steuerte man ONO. In der dritten Stunde nach Mitternacht trieben zuweilen Eißschollen die Schiffe vorbey. Um 3 Uhr sahe man dickes Eiß von weiten Umfang, das sich von N. über O. bis S. erstreckte. In diesem ganzen Ettmahl wurde lavirt. Man hütete sich nur, nicht zwischen Eiß zu kommen, und sich nicht sehr weit zu entfernen. Denn es war dunkel Wetter und meistens Schnee. Um Mittag rechnete man unter Breite 77°. 23'. und Länge 26°. 40'. zu seyn.

Den 31ten, ein leichter Wind aus S. und starke Bewegung der See; wolkigt und dunkel. Der Curs gegen W. Man sahe kleine weißköpfigte Wallfische, Eiß gen N. und S. O. Um 5 Uhr Windstille, deren man sich bediente, um die Strömung der See zu untersuchen. Sie wurde um 7 Uhr von $\frac{1}{4}$ einer Ital. Meile gegen OSO. bemerkt. Nach Mitternacht ward der Wind etwas stärker. Man fand nach Beobachtung die Breite

*) Wo von dickem Eise die Rede ist, da scheint feststehendes Eiß gemeynt zu seyn.

Breite von 77°. 05′. Die Abweichung des Compasses $1\frac{1}{2}$ Strich westlich; nach Rechnung aber sollte die Breite 77°. 28′. und die Länge 26°. 41′. seyn; von Klokbay zwölf teutsche Meilen.

Junius.

Den 1ten, leichter N. Wind, klar Wetter und Sonnenschein. Man sahe einen Zusammenhang von Eise von N $\frac{1}{4}$ W. bis SOzO. und hinter demselben Wasser. Es wurde für nöthig erachtet, Land zu suchen, um die Schiffsrechnung zu berichtigen. Deßwegen folgte man dem Winde, umseegelte das Eiß und hielt nach O. In der zweyten Nachmittagsstunde entstund ein dicker Nebel, der eine Stunde sich hernach aufklärte. Als dieses geschahe, zeigte sich Eiß von NW. z. N. bis SzO. welches sie nöthigte zurückzukehren. Sie segelten zwischen N. u. W. der Wind wurde stärker; dunkel Wetter, mit untermischtem Sonnenschein; kalte Luft, die Wellen nicht so groß, als sie nach der Stärke des Windes hätten seyn sollen. Daraus schloß man, daß in der Nähe gegen N. Eiß seyn müsse. Sie lavirten das ganze Ettmahl gegen den Wind, und vermieden das Eiß zu Mittage, nach Rechnung, Breite 77°. 19′. Länge 27°. 04′.

Den 2ten, der Wind zwischen N. und W. wolkigt, am Horizont sehr dunkel. Sehr kalte Luft. Sie lavirten gegen den Wind, in der Nähe des Eises. Nach Mitternacht schneyte es zuweilen. Um 11 Uhr ein nicht starker Nebel. Zu Mittage, nach Rechnung, Breite 77°. 17′. Länge 26°. 32.

Den 3ten, der Wind aus W. Kleine Wellen, neblicht, kalte Luft und zuweilen Schnee. Man lavirte im Gesicht des Eises. Um 5 Uhr nach Mitternacht war kein Eiß zu sehn. Um 8 Uhr wandte man sich nach Norden.

Norden. Um 12 Uhr Breite 77°. 08′, Länge 25°. 45′. nach Rechnung.

Den 4ten, wenig Wind zwischen N. und W. Trübes Wetter, kalte Luft. Darauf wurde der Wind stärker und veränderte sich zwischen N. und W. und zwischen N. und O. Zuweilen fiel Schnee. Um 4 Uhr sahe man Eiß in NO. und hernach auch zwischen N. und W. In der 8ten Stunde erhob sich ein dichter und feuchter Nebel, auch fiel Schnee. Sie lavirten im Gesicht des Eises, welches zuweilen für Nebel und Schnee nicht zu sehen war. Nach Mitternacht war zuweilen Sonnenschein. Zu Mittage, nach Rechnung, Breite 77°. 15′. Länge 25°. 00′.

Den 5ten, gelinder Wind aus N. wolkigt, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft, so daß sich das Tauwerk mit Eiß überzog, zuweilen, Schnee und Nebel. Man sahe Eiß zwischen N. und O. und zwischen S. und. O. das von Nebel und Schnee bedeckt wurde. Der Curs zwischen N. und W. und nach Mitternacht gegen NO. Um 12 Uhr befanden sie sich, nach Rechnung, unter Breite 77°. 31′. und Länge 25°. 15′.

Den 6ten, ein leichter Wind aus N. zuweilen Schnee, zuweilen Sonnenschein. Der Curs zwischen N. und W. Nach 1 Uhr kamen sie an Eiß, das sich von ONO. bis SW. zS. erstreckte, und da es am leztern Ende einen Durchgang verstattete, so bedienten sie sich dessen, sezten hindurch und hielten gegen N. Um 2 Uhr kamen sie in eine ofne See, ohne Eiß vor sich zu sehn. Die übrigen Schiffe folgten. Um 5 Uhr nach Mitternacht Windstille. Man warf um 9 Uhr das Loth und fand auf 300 Klafter keinen Grund. Man beobachtete die mittägliche Sonnenhöhe: daraus ergab sich die

Breite

Breite 77°. 30′. Die Abweichung des Compasses $1\frac{1}{2}$ Striche gegen W. Die Länge wurde 23°. 21′. gerechnet.

Den 7ten, Windstille, zuweilen Sonnenschein, die Luft wärmer als bisher. Um 1 Uhr bestimmte man die Strömung der See gegen N. $\frac{1}{4}$ Knoten. Um 6 Uhr ein leichter Wind aus SW. Am Horizont sehr dunkel. Der Curs gegen N. Um 9 Uhr wurde die Luft kälter. Um 10 Uhr sahe man vom Mastkorbe Eiß von NOzN. bis N. Um 11 Uhr Schnee. Seehunde schwammen in zahlreichen Haufen. Um Mitternacht wurde der Wind stärker und veränderlich zwischen S. und W. Als sie dem Eise näher kamen, zeigte sich, daß es sich gegen W. drehete. Dieses bewog sie den Curs gegen W. zu halten. Um 3 Uhr kam eine kleine Schnepse auf das Schiff geflogen, zum Zeichen daß man nicht weit vom Lande sey; sie konnte aber auch auf dem Eise ausgeruhet haben. Um 9 Uhr der Wind stärker, wolkigt, trübe, Schnee und kalte Luft. Man sahe in SO. ein dreymastiges Schiff, das bey dem trüben Wetter sich bald aus dem Gesicht verlohr. Wegen des trüben Wetters wurde lavirt, um sich für dem Eise zu hüten. Um Mittagszeit befand man sich, nach Rechnung, unter 77°. 50′. Breite und 22°. 36′. Länge.

Den 8ten, der Wind aus S. und grosse Wellen: Man schloß daraus, daß gegen S. in der Nähe kein Eiß seyn müsse. Wolkigt und dunkel Wetter, kalte Luft, die meiste Zeit Schnee. Um 4 Uhr war vom Mastkorbe auf keiner Seite Eiß zu sehn. Der Curs zwischen S. und W. Um 6 Uhr wurde der Wind stärker. Um 10 Uhr ein dicker und feuchter Nebel, wofür man die zwey andern Schiffe nicht sehen konnte, obgleich Panof nur 1 Werste in SSO. und Babajef nur $\frac{1}{2}$ Werste in ONO. entfernt waren. Man schoß um 11 Uhr aus einer Canone

none zum Signal, daß sie sich nähern sollten, worauf von einem Schiff geantwortet wurde; von dem andern war kein Schuß zu hören. Deßwegen wurden die Seegel vermindert. Als um 12 Uhr der Nebel sich etwas aufklärte, sahe man beyde Schiffe. Um 5 Uhr nach Mitternacht bemerkte man, daß die Wellen nicht so groß waren, als sie nach der Stärke des Windes hätten seyn sollen, und schloß daraus, daß Eiß in der Nähe sey. Um 8 Uhr sahe man es vor sich, von W. bis SW. Es war dabey trübes Wetter; deßwegen veränderte man den Curs und gieng zwischen S. und O. Um 10 Uhr wurde der Wind schwächer, das dunkle Wetter hielt an und es fiel viel Schnee. Als um 12 Uhr der Schnee aufhörte, sahe man sich vom Mastkorbe um und erblickte kein Eiß. Damals rechnete man die Breite von 77°. 40′. und die Länge von 20°. 08′.

Den 9ten, der Wind aus S. wolkigt, zuweilen Sonnenschein, am Horizont sehr dunkel, kalte Luft und meistens Schnee. Der Curs gegen W. Es war kein Eiß zu sehn. Als es gegen 12 Uhr aufklärte, sahe man Eiß in W. welches sich alsobald wieder verlohr. In der ersten Stunde nach Mitternacht erhob sich ein kleiner Nebel, durch welchen man um 2 Uhr Eiß gegen NW. sahe. Man wandte sich deßwegen rechts, und als der Wind gegen W. umsezte, so hielt man gegen S. Nachdem der Nebel vergangen war, sahe man um 4 Uhr dickes ununterbrochnes Eiß von NzW, bis SSW. und hinter demselben, Wasser und zwey Fischerschiffe, die man aber wegen weiter Entfernung nicht erkennen konnte, von was vor Nation sie seyen. Darauf zeigten sich noch drey Schiffe, deren eins auf die unsrigen Seegel machte, welches zu erwarten man um halb 12 Uhr alle Seegel einnahm und die Flagge aufsteckte. Alsobald ließ auch das fremde Schiff seine Flagge wehen, woraus man erkannte,

daß es ein holländisches Schiff sey. Man schickte eine Schaluppe aus, um den Schiffer an Bord zu bringen und nach den Umständen seiner Schiffahrt zu befragen. Um 12 Uhr war man nach Rechnung unter 77°. 28′. Breite und 19°. 53′. Länge.

Den 10ten, der Wind WSW. Trübes Wetter, kalte Luft, zuweilen Schnee. Um 2 Uhr brachte man den Schiffer von jenem fremden Schiff an Bord, dessen Aussage, nebst andern dergleichen, unten angeführt werden soll. Als dieses geschehen war, ließ man den Schiffer nach seinem Schiff zurückbringen, sezte wieder Seegel bey und hielt gegen S. Wegen dunkeln Wetters war kein Eiß zu sehn. Kaum aber klärte es um halb 6 Uhr auf, so zeigte sich dickes Eiß gegen SW. und gegen N. Man steuerte NW. z N. Um das Eiß in der Nähe zu betrachten, wurden die Seegel eingenommen, und man ließ die Schiffe treiben. Um 8 Uhr sahe man eine Reihe von Eiß, die sich in S. anhub und über W bis N z O. erstreckte; hinter derselben war Wasser. Bald darauf entstand ein feuchter Nebel und weil es zugleich ziemlich kalt war, so wurde alle Takelage mit Eiß überzogen. Um halb 9 Uhr giengen sie das gesehene nächste Eiß vorbey. Des Nebels wegen legten sie sich aufs Treiben, es war aber die Bewegung des Schiffes zwischen N. und O. dieses währte bis um 9 Uhr nach Mitternacht, weil der Nebel so lange anhielt. Alles Tauwerk war von der Kälte ganz erstarrt. Um 12 Uhr sahe man für dem dicken Nebel kein Eiß. Es wurden aber grosse Eißschollen vorbeygetrieben, weßwegen man rechts wandte und alle Seegel einzog. Damals hatte man Breite 77°. 41′. Länge 20°. 22′. nach Rechnung.

Den 11ten, der Wind zwischen S. und W. und die Wellen von der Windseite; wolkigt, ein dicker feuchter

ter Nebel, kalte Luft, alles Tauwerk wie mit Eiß überzogen. Die Bewegung des Schiffes war zwischen S. und O. Im Anfang der 12ten Stunde klärte sich der Nebel etwas auf. Da sahe man eine aneinanderhängende Reihe von dickem Eise, deren eines Ende sich bis WSW. das andre bis NWzN. erstreckte. Als sie dem Eise näher kamen, bemerkte man, daß es auch in N. fortsezte. Deßwegen wandte man abermahls um und legte sich aufs Treiben. Eben dieses thaten auch die übrigen Schiffe, deren eins um zwey Kabel-Längen, das andre nur halb so weit, entfernt war. Während dieser ganzen Zeit sahe man beständig Seehunde haufenweise. Um 4 Uhr morgens segelte ein fremdes, zweymastiges Schiff vorbey. Zu Mittag war, nach Rechnung, die Breite 77°. 47'. die Länge 21°. 00'.

Den 12ten, starker Nordwind und kleine Wellen, dicker Nebel, kalte Luft, das Tauwerk steif gefroren. Um 3 Uhr wurde der Wind schwächer und die Sonne zeigte sich. Mancherley Curs, doch meistens nordlich. Man hütete sich vor dem Eise, welches sich oft im Nebel verlohr. Um 6 Uhr vergieng der Nebel zum Theil: da sahe man Eiß in NW. das sich von einer Seite bis NOzN. von der andern bis W. ausbreitete, und bald vom Nebel bedeckt wurde. Als man um 7 Uhr dem Eise näher kam, zeigte es sich gegen N. nicht sehr häufig und jenseit des Eises sahe man die ofne See: weiterhin aber erschien eine ungewöhnliche Helle in der Luft, wie das Eiß zu verursachen pflegt. Man sezte durch das dünne Eiß mit allen drey Schiffen; ihnen folgte ein Fischerfahrzeug. Um 8 Uhr sahen sie noch ein dreymastiges fremdes Schiff. Jezt erblickte man Eiß vor sich gegen NW. W. S. bis OMO. von NO. aber bis NW. war die ausserordentliche Helle der Luft bemerklich; folglich umringte sie das Eiß von allen Seiten. Um 10 Uhr

segelte ein dreymastiges fremdes Schiff in einer weiten Entfernung vorbey. Um 11 Uhr verlohren sich beyde fremde Schiffe im Nebel aus dem Gesicht gegen ONO. Von 7 bis 12 Uhr groß und klein Treibeiß. Um 12 Uhr wurde es etwas wärmer. Das Eiß sonderte sich vom Tauwerk ab und fiel auf die Decke des Schiffs. Um 3 Uhr nach Mitternacht sahe man eine Fleite in O welche bald, wegen Nebel und Schnee, aus dem Gesicht kam. Um 5 Uhr wurde der Wind so stark, daß man die Seegel vermindern muste. Dieses ganze Ettmahl hindurch war meistentheils Nebel, und zuweilen Schnee. Der Curs war verschieden, je nachdem man zwischen dem Eise durch konnte. Um 12 Uhr befand man sich nach Rechnung, unter 77°. 48′. Breite und 19°. 54′. Länge.

Den 13ten, starker Wind zwischen S. und W. wolkigt, zuweilen Sonnenschein, kalte Luft, oft ein so dicker Nebel, daß man aus Kanonen schoß, trommelte und mit Glocken läutete, damit die Schiffe sich nicht von einander entfernten. Man lavirte zwischen dem Eise, indem man dem grossen und kleinen Treibeise sorgfältig auswich. Um Mitternacht wurde der Wind schwächer. Der dicke Nebel aber währte fort. Nach Rechnung war man zu Mittag unter Breite von 77°. 40′. Länge 18°. 37′.

Den 14ten, der Wind wie vorhin; trübes Wetter, am Horizont sehr dunkel, kalte Luft, ein dicker Nebel, der sich in der zweyten Nachmittagsstunde nicht sobald verlohr, als eine Reihe von hohem und dicken Eise zum Vorschein kam, deren eines Ende sich bis NOzO. das andre über N. und W. bis SzO. erstreckte. Es wurde aber bald wieder vom Nebel bedeckt. Man legte sich deßfalls aufs Treiben und die Bewegung des Schiffes war zwischen N. und O. Um 4 Uhr wurde das Loth ausgewor-

fen

sen und auf 300 Klafter kein Grund gefunden. In diesem Ettmahl war man meistens unter Seegel und kam etwas weiter gegen N. zuweilen legte man sich auch vors Treiben, und fuhr zwischen dünnem Eise hindurch. Nach Mitternacht schwacher Wind, zwischen S. und O. trübes Wetter, zuweilen Regen. Um 12 Uhr, nach Rechnung, die Breite 78°. 00'. Länge 19°. 29'.

Den 15ten, der Wind zwischen N. und W. wolkigt, am Horizont sehr dunkel, kalte Luft; der Curs veränderlich, doch meistens N. groß und klein Treibeiß, oft vom Nebel bedeckt. Von 5 Uhr an wurde lavirt, indem man sich nach der Lage des Eises richtete. Um 12 Uhr kam ein kleiner Landvogel, einem Zeisig ähnlich, angeflogen, der von Grönland mußte gekommen seyn, weil man auf Spizbergen dergleichen Vögel nicht wahrgenommen habe. (Wer versichert uns aber, daß dergleichen in Grönland befindlich sind?) Aus dieser Ursache trachtete man mit Laviren weiter nach Westen zu kommen, ob sich nicht vielleicht Land, über das Eiß hin, möchte entdecken lassen. Nach Mitternacht ein schwacher Wind zwischen S. und O., trübes Wetter und zuweilen Regen. Um 12 Uhr rechnete man die Breite 78°. 15'. die Länge 18°. 08'. Die Entfernung von Klokbay 42 deutsche Meilen.

Den 16ten, ein leichter Wind zwischen N. und W. trübes Wetter am Horizont neblicht, kalte Luft. Man lavirte gegen W. Um 5 Uhr kam man an Eiß, weßwegen die Seegel eingenommen und das Loth ausgeworfen wurde; da war auf 250 Klafter kein Grund. So viel man auch vom Mastkorbe sich umsahe, war von keiner Seite Land zu sehn. Weiter nach W. konnte man des Eises halber nicht kommen. Inzwischen veränderte sich der Wind und wurde nach Mitternacht westlich und südlich. Trübes Wetter, dicker Nebel, kalte Luft, wo-

von das Tauwerk ganz mit Eiß überzogen und die Seegel bereift wurden. Zuweilen fiel auch Schnee. Um halb 12 Uhr wurde ein Signal gegeben, daß die Befehlshaber der übrigen Schiffe zum Commodore an Bord kommen sollten. Um Mittag schien die Sonne, da bestimmte man die Breite nach Beobachtung 78°. 03′. Nach Rechnung hatte man 78°. 01′. Die Länge 19°. 46′. Die Abweichung des Compasses 1½ Striche gegen W.

Den 17ten, der Wind zwischen S. und W. wurde stärker, weßwegen man die Seegel verminderte, wolkigt und neblicht. Ein Frost, wovon alle Takelage mit Eiß überzogen wurde. Die Befehlshaber aller drey Schiffe wurden schlüssig, gegen das Land von Spizbergen anzugehn, um zu erfahren, in was vor einem Abstande sie von der Küste wären. Denn man war wegen des Punkts, wo man sich befand, zweifelhaft, weil man immer zwischen Eiß gefahren war. Nachdem dieses verabredet worden, kehrten die andern zwey Befehlshaber um 2 Uhr nach ihren Schiffen zurük. Gleich darauf sahe man eine Holländische Fleite gegen NO. vorbeyseegeln. Um halb 3 Uhr sezte man wieder Seegel bey und hielt OzS. Nach 8 Uhr wurde der Wind noch stärker und die Wellen grösser; woraus man schloß, daß die See gegen S. frey von Eise seyn müßte. Darauf folgte ein feuchter Nebel. Nach Mitternacht waren Wind und Wetter, wie vorher. Um Mittag nach Rechnung 77°. 33′. Breite, und 27°. 08′. Länge.

Den 18ten, mittelmässiger Wind aus S. hernach zwischen S. und O. dunkel Wetter und oft ein starker Nebel, weßwegen man aus Canonen schoß, um einander nicht zu verlieren. Der Curs war zwischen N. und O. bis nach 9 Uhr, da wandte man um, und hielt nach S. und SW. Nach Mitternacht um 6 Uhr sahe man Land, dessen

dessen Aussicht urtheilen ließ, daß es die südliche Ecke von Forland (eine länglichte Insel auf der Westseite von Spizbergen) sey; dieses Land aber wurde bald vom Nebel verdeckt. Um 9 Uhr sahe man ein fremdes Schiff von 3 Masten. Zu Mittag war die Breite 77°. 39′. Die Länge 26°. 54′.

Den 19ten, der Wind hielt an zwischen S. und O. und war hernach aus Ost; dunkel Wetter und Nebel. Als nach 3 Uhr der Nebel vergieng hatte man Land vor sich. Man hielt zwischen N. und O. zu gleicher Zeit sahe man ein fremdes zweymastiges Schiff. Nach 4 Uhr wurde der Wind schwächer. Man wandte sich gegen S. Nach Mitternacht Windstille, mit abwechselndem gelinden Wind. Um 11 Uhr war man nicht wenig besorgt, im Nebel auf das Land zu stossen und feuerte aus einer Canone, hörte aber vom Lande keinen Wiederhall, vermuthlich weil es zu weit entfernt war. Man warf das Loth und hatte laimigten Grund auf 125 Klafter; um 12 Uhr auf 135 Klafter eben den Grund. Sie befanden sich am südlichen Ende von Forland.

Den 20ten, Windstille bey einer starken Bewegung der See. Auf den Küsten und am Horizont dunkel, hin und wieder an den Küsten Nebel. Die Luft war wärmer; es regnete Tropfenweise. Man hatte auf 110 Klafter laimigten Grund mit kleinen Steinen. Um 6 Uhr sahe man ein fremdes Schiff in W. In der dritten Stunde nach Mitternacht noch zwey fremde Schiffe in NWzN. aber in so weiter Entfernung, daß man nicht erkennen konnte, von welcher Nation sie waren. Um 5 Uhr ein feuchter Nebel mit Schnee. In der 11ten Stunde wenig Wind. Zu Anfang der 12ten Stunde verlohr sich der Nebel. Da zeigte sich die Sonne und man machte zu Mittag eine Beobachtung, woraus die

Breite von 78°. 03′. geschlossen wurde. Die Abweichung des Compasses $1\frac{1}{2}$ Striche westlich.

Den 21ten, ziemlich starker Wind aus N. und grosse Wellen, wolkigt und am Horizont neblicht. Wegen des Windes entschloß man sich in Klokbay einzulaufen. Weil aber die Küsten größtentheils vom Nebel verdeckt waren, und man die kenntlichen Oerter auf denselben nicht genau bemerken, folglich keinen geraden Curs nach Klokbay halten konnte: so segelte man längst dem Lande gegen S. Hierbey aber war, weil der Wind heftiger wurde, zu besorgen, man möchte die Einfahrt von Klokbay vorbeysegeln. Damit nun dieses nicht geschähe, wurden um 5 Uhr die meisten Seegel eingenommen und die Schiffe trieben, mit den Untersegeln. Um halb 1 Uhr nach Mitternacht sezte man wieder Seegel bey und hielt gegen das Land an, nach OzN. Der Wind war stark, wolkigt und zuweilen Sonnenschein und Schnee, bey kalter Luft. Um halb 2 Uhr bekam man das Land ins Gesicht, welches aber, wegen Dunkelheit, nicht zu erkennen war. Um 5 Uhr bemerkte man eine Bucht, wovon man vermuthete, daß es Klokbay wäre. Man sezte mehr Seegel bey und hielt näher an den Wind gegen ONO. Um 6 Uhr ließ der Wind nach. Sie waren wirklich vor der Einfahrt von Klokbay, dessen sie um 8 Uhr durch gewisse Bemerkungen überzeugt wurden. Sie liefen also in diesen Meerbusen ein, fanden auf 47 Klafter laimigten Grund und legten sich vor Anker. Sie konnten dem Winterlager, wegen feststehenden Eises nicht näher als 5 Werste, kommen. Es wurde aber denen, die sich im Winterlager aufhielten, die Ankunft der Schiffe durch einen Canonenschuß bekannt gemacht.

Den 22ten. Es ist nicht nöthig, während daß die Schiffe hier still lagen, Wind und Wetter zu beschreiben;

ben; dieses aber ist merkwürdig, daß es so kalt gewesen, daß bey der damaligen Windstille, die See mit Eise eines Viertelbaumens dick, überzogen worden. Die Strömung war einen halben und einen virtel Knoten. Grosse Eißschollen trieben die Schiffe vorbey, die von dem stehenden Eise sich abgesondert hatten. Weil, auf das gegebne Signal des vorigen Tages, niemand aus dem Winterlager nach den Schiffen gekommen war; so wurde der Capitain-Lieutenant Bornewolokof hingeschickt, sich nach dem Zustande der dort nachgebliebnen zu erkundigen. Er kam des Morgens um 4 Uhr zurück, mit dem Bericht: daß er den Capitain-Lieutenant Ryndin nicht angetroffen habe. Dieser sey, mit vier Mann, nach einer Insel des Meerbusens gefahren, um Vögel zu fangen oder zu schiessen. Der Schiff-Commissarius und ein Matrose seyen im Winterlager allein nachgeblieben. Im verwichnen Winter seyen acht Mann dort gestorben. Ryndin habe die Breite des Orts, vermittelst eines Correspondent-Quadranten, auf 77°. 06′. bestimmt, und die Abweichung des Compasses 15°. westlich.

Den 23ten, kam eine Holländische Fleite aus der See in den Meerbusen und legte sich vor Anker.

Den 24ten, kam der Lieutenant Ryndin mit dem Bericht, daß er ausgewesen sey, auf denen unweit der Küste gegen S. liegenden Inseln, wilde Enten, die man Gachki nennet (Eiderenten), die beßten unter allem dortigen Federwild, zu schiessen. Er brachte deren auf hundert Stück mit sich. Nach seinem Bericht mangle es zwar daran auch in Klokbay nicht, sie seyen aber zu wild, als daß man sie zum Schuß bringen könne. Im verwichnen Winter sey fast jedermann im Winterlager krank gewesen, sonderlich diejenigen, welche wenig Bewegung gehabt hätten. Er selbst habe auch gekrankt, habe sich aber doch noch immer auf den Beinen erhalten.

Die Russischen Promyschleni, welche 30 Werste davon ihr Winterlager haben, hätten ihnen hülfliche Hand geleistet."

Den 25ten. Eine grosse Eißscholle, die man Mühe hatte mit den Schaluppen abzuhalten, schwamm aus dem Meerbusen die Schiffe vorbey; sie war 3 Klafter über dem Wasser und 7 Klafter im Wasser dick.

Den 26ten, der Capitain-Lieutenant Bornewolokof wurde nach dem Winterlager der russischen Promyschleni geschickt, um sich nach derselben Zustande zu erkundigen.

Den 27ten, kam er zurück und berichtete: Er habe 12 Mann in einer Stube wohnend angetroffen; der Steuermann unter ihnen heisse Wassilei Burkof; sie seyen von Danilowa Pustina, hätten den Winter über Wallrosse, Eißfüchse, Bären und Rennthiere erlegt und von dem Fleisch der leztern sich genährt. Ihr Fahrzeug habe, bey der Einfahrt in den Meerbusen, welche wegen Untiefen nicht sehr sicher sey, Schaden genommen.

Den 28ten, wurde das Fest der Thronbesteigung Ihro Kayserl. Majestät auf den Schiffen feyerlich begangen. Tschitschagof feuerte 9 Kanonen, Panof und Babajef jeder 7 Canonen ab. Der Schiffer des Holländischen Schiffs, dessen am 23ten Erwähnung geschehn, kam an Bord, und gab von seiner Schiffahrt Nachricht.

Den 29ten, lichtete man die Anker, um in See zu gehn, wurde aber durch widrigen Wind am Auslaufen verhindert. Eben so auch die Holländische Fleite. —

Den 30ten, kam man nach dem vorigen Ankerplaz zurück und die Holländische Fleite legte sich nahe an die Russischen Schiffe. Von den zehn Tagen, die hier zugebracht

gebracht wurden, ist überhaupt zu sagen, daß die Winde oft abgewechselt haben, daß sie meistens trübes und regnichtes Wetter gehabt, und daß die Strömung der See nicht immer von einer Seite gewesen. Am gewöhnlichsten ist die Strömung nach N. und S. eine halbe oder auch Viertelmeile (Italiänische) in einer Stunde bemerkt worden. Wenn grosse Eißschollen angetrieben kamen, so wurden dieselben mit Schaluppen von den Schiffen weg buxirt, und wenn sie zu nahe kamen, so stieß man sie mit Haken von den Schiffen ab, so daß sie nichts davon litten. Das Eiß welches sich von dem im Meerbusen feststehenden abriß, war nicht sehr dick. Man hatte sich nur für denjenigen grossen Eißschollen zu hüten, die von oftbemeldeten in der See treibenden Eißbergen kamen, von welchen sich zuweilen einige Stücke, (wie das vom 25ten Junius) absonderten.

Julius.

Den 1sten, war ein starker Wind, aber veränderlich, zwischen S. und W. Wolkigt, zuweilen Sonnenschein, zuweilen Regen. In der ersten Stunde nach Mitternacht lichtete man die Anker und stach in See.

Den 2ten, hatte man zuweilen keinen Wind; wenn er aber wehete, so war er zwischen N. und W. Nach Mitternacht wurde er stark, weßwegen man nur die Unterseegel brauchte. Man konnte wegen trüben Wetters das Land nicht sehn; zuweilen fiel Schnee.

Den 3ten. Eben derselbe starke Wind, dauerte in einem fort, zwischen N. und W. Es war wolkigt und schneiete. Das Meer trieb grosse Wellen. Wegen Widrigkeit und Stärke des Windes konnte man nicht den Curs halten, den man wünschte. Man hielt meistens zwischen S. und W. Zu Mittag war man nach Beobachtung unter 76°. 31′. Breite.

Den

Den 4ten; der starke Nordwestwind und die grossen Wellen liessen noch nicht nach; das Wetter war trübe, meistens mit Schnee. Der Curs zwischen N. und O. Nach Mitternacht um 9 Uhr klärte es auf. Man sahe das Land von Spizbergen in SO. da ließ auch der Wind nach, so daß man die obern Seegel gebrauchen konnte. Zu Mittag sahe man die Sonne und fand die Breite nach Beobachtung 76°. 55′.

Den 5ten mittelmässiger Wind und kleine Wellen. Zuweilen schien die Sonne. Um 4 Uhr sahe man Land zwischen S. und O. Um 12 Uhr das südliche Ende der Küsten in OSO. 7 Meilen.

Den 6ten, eben derselbe Wind zwischen S. und W. Der Curs WNW. Um 6 Uhr minderte man die Seegel und es erhob sich ein Nebel. Nach Mitternacht schwacher Wind. Zu Mittag die Breite nach Rechnung 77°. 06′. Die Länge 21′. 53°.

Den 7ten, der Wind zwischen N. und W. Der Curs zwischen N. und O. Trübes Wetter und Nebel. Nach Mitternacht der Wind aus Norden. Der Curs zwischen N. und W. Um 12 Uhr die Breite nach Rechnung 77°. 23′. Die Länge 20°. 53′.

Den 8ten, wenig Wind zwischen S. und W. wolkigt und dunkel, kalte Luft. Der Curs zwischen N. und W. Um 4 Uhr sahe man Eiß in SW. sonst nirgends, und dieses verlohr sich hernach im Nebel. Als der Nebel um 12 Uhr sich aufklärte, sahe man Eiß in N. und NW. und nach Mitternacht zeigte sich viel Eiß gegen W. auf welches man zugieng, um es in der Nähe zu betrachten. Beynahe wäre man dadurch in grosse Gefahr gekommen. Denn da gerieth man gegen 5 Uhr in eine Eißbucht, aus welcher man Mühe hatte durch laviren gegen S. zurückzukommen. Zum Glück war der Wind nicht stark, so daß man alle Seegel gebrauchen konnte.

konnte. Um 12 Uhr war die Breite 77°. 48′. die Länge 78°. 53′. beides nach Rechnung. Es entstand Nebel.

Den 9ten, starker Wind zwischen S. und W. trübes Wetter, kalte Luft, zuweilen neblicht. Gegen O. und zwischen N. und W. war Eiß zu sehn. Der Curs zwischen N. und O. In der ersten Stunde nach Mitternacht verminderte man die Seegel, um die übrigen Schiffe abzuwarten. Darauf war der Curs zwischen N. und W. Um 5 Uhr hatte man Eiß vor sich, aber nicht häufig. Auf einer Reihe zusammenhängenden Eises zeigte sich eine Menge Seehunde. Um 8 Uhr entstund ein dicker Nebel, wofür man nichts sehen konnte. Man muste sich deshalb, mit Einnehmung aller Seegel, aufs Treiben legen. Nur selten wurden Eißschollen vorbeygetrieben. Man wandte das Schiff und rechnete zu Mittag die Breite zu 78°. 19′. Die Länge zu 20°. 25′.

Den 10ten, der Wind zwischen S. und W. und ein dicker Nebel, welcher nicht zuließ die Seegel zu gebrauchen. Sie waren oft mit einzelnen Eißschollen umgeben, deren sie sich zu erwehren hatten. Die Bewegung des Schiffs war gegen O. und zwischen N. und O. Nach Mitternacht war schwacher Wind. Die Strömung der See SOzO. ein Viertel einer Ital. Meile in der Stunde. Zu Mittag die Breite 78°. 22′. Die Länge 21°. 51′. nach Rechnung.

Den 11ten, wenig Wind und dicker Nebel. Man trieb ohne Seegel. Um 9 Uhr Windstille. Man hörte gegen SW. dreymahl einen Knall, als ob es donnerte, welches auf dieser Höhe ungewöhnlich ist, daher man es lieber der Absonderung grosser Eißschollen zuschrieb. Der Curs war das ganze Ettmahl grössestentheils gegen W. Man sahe Wallfische: Zu Mitag hatte man 78°. 23′. Breite und 21°. 39′. Länge, nach Rechnung.

Den

Den 12ten, der Wind zwischen SW. trübes Wetter. Um halb 2 Uhr sahe man Eiß gegen W. darauf gegen N. und zwischen N. und O. Man seegelte nach Osten und bey einfallendem Nebel legte man sich zu Treiben. Als der Nebel um 10 Uhr sich verminderte, hatte man gegen N. weit und breit Eiß vor sich, von dem man sich durch laviren entfernte. Zu Mittage waren sie, nach Rechnung, unter 78°. 18'. Breite und 25°. 58'. Länge.

Den 13ten, der Wind zwischen N. und W. trübes Wetter, zuweilen neblicht und Schnee, kalte Luft, die Tauen gefroren steif. Man hielt sich in der Nähe des Eises, meistens zwischen N. und O durch einzelne Eißschollen aber sezte man hindurch, um bey dem vorgesezten Curs zu bleiben. Nach Mitternacht um 5 Uhr sahe man mancherley Arten seltner Vögel und viele auf dem Eise liegende Seehunde und Seehasen *). Um 7 Uhr vergieng der Nebel, man sahe Spizbergen, verlohr es aber auch bald wieder im Nebel. Zu Mittage war die Breite 78°. 58'. Die Länge 24°. 50'. nach Rechnung.

Den 14ten, der Wind zwischen N. und W. dunkel Wetter und hin und wieder Nebel. Der Curs zwischen N. und O. oft zwischen einzelnen Eißschollen. Um 8 Uhr sahe man Land, doch nur dunkel. Man warf das Loth und fand auf 100 Klafter keinen Grund. Nach Mitternacht wurde die Luft wärmer. Man erforschte um 8 Uhr die Strömung der See und fand sie ein Viertel einer Italiänischen Meile nach NNO. Dieses ganze Ettmahl fuhren sie oder lagen still, wegen Mangel des Win-

*) Eine Art Robben Morskye Saëzi oder Seehasen genennt, die Herr Lepechin zuerst, in den neuen Commentarien der Akademie, genau beschrieben hat.

Windes, zwischen einzelnen Eißschollen. Um 12 Uhr Breite, nach Rechnung 79°. 11'. Länge 24°. 57'.

Den 15ten, wenig Wind, zwischen S. und W. und darauf still; dunkel Wetter und oft Nebel. Die Bewegung des Schiffes gegen O. zwischen einzelnen Eißschollen. Man warf das Loth bis auf 200 Klafter und fand keinen Grund. Zu Mittag Breite, nach Rechnung 79°. 14'. Länge 25°. 05'.

Den 16ten, wenig Wind zwischen S. und O. Zuweilen Windstille. Die Bewegung des Schiffes war gegen O. Es war oft neblicht; um 2 Uhr nach Mitternacht verlohr sich der Nebel. Da sahe man das nordliche Ende von Spizbergen in ONO. Man warf das Loth aus und hatte auf 100 Faden keinen Grund. Man sahe 14 fremde Schiffe in S. die von unsern russischen Schiffen nach verschiednen Orten sich zu entfernen schienen. Man wünschte aber von ihnen Nachricht einzuholen. Eins kam auf uns zu und man gieng ihm zum Theil entgegen, zum Theil verminderte man die Seegel, damit es die russischen Schiffe einholen könnte. Die beiden andern Schiffe mußten West- und Ostwärts gehen, während daß Tschitschagof, ohne Seegel zu gebrauchen, still lag. Er schickte eine Schaluppe aus und feuerte eine Canone, zum Zeichen, daß der fremde Schiffer still liegen und seine Flagge zeigen sollte. Er zog die holländische auf und lag still. Um 12 Uhr beobachtete man die Sonnenhöhe und fand daraus die Breite 79°. 50'. Die Länge 27°. 34'.

Den 17ten, der Wind zwischen N. und O. Es war oft neblicht. Man lavirte gegen O. Um 12 Uhr die Breite 80°. 19'. nach Rechnung, die Länge 28°. 31'.

Den 18ten, starker Wind zwischen N. und O. die Wellen waren nicht so groß, als sie nach der Stärke des Win-

Windes hätten seyn sollen. Neblicht und dazwischen Sonnenschein, kalte Luft, so daß die Taue mit Eiß überzogen wurden. Der Curs gegen N. Um halb 3 Uhr erschien durch den Nebel dickes Eiß in der Nähe. Alsobald wurde ein Signal gegeben, die Schiffe zu wenden. Um 6 Uhr, da der Nebel vergangen war, sahe man zwey dreymastige Fischerfahrzeuge, die ihre Seegel eingenommen hatten, in SOzO. und noch drey dergleichen in W. SW. Um 11 Uhr warf man das Loth und fand auf 40 Faden Grund von kleinen Steinen. Beym Umwenden peilte man das westliche Ende des Landes (Spizbergen) gegen SW. 45°. 00′. das ostliche gegen SO. 48° 00′. Von dort aber hatte man dickes Eiß nach N. und einzelne Eißschollen von N. bis WSW. im Gesicht. Man machte eine Beobachtung für die Breite und fand solche 80°. 12′. Die Abweichung des Compasses war 19°. Nach Mitternacht zog man die Seegel auf und hielt gegen N. weil dort kein Eiß zu sehn war. Man gieng mit starkem Winde zwischen vielen grossen und kleinen Eißschollen durch und hatte einen empfindlichen Frost auszustehen. Um 3 Uhr sahe man dickes, aneinanderhängendes Eiß, welches sich von WSW. über N. und O. bis S. erstreckte und folglich verhinderte, daß die Fahrt nach N. nicht weiter fortgesezt werden konnte. Man zog so lange die Seegel ein, bis man die Tiefe untersucht hatte. Man fand auf hundert Klafter sandigten Grund mit kleinen Steinen. Darauf segelte man gegen SW. Es entstand ein Nebel, der um 9 Uhr aufklärte, so daß die Sonne zum Vorschein kam. Damals wurde die Luft etwas wärmer. Nach Zusammenberufung der Befehlshaber von den übrigen Schiffen wurde beschlossen, wegen der unüberwindlichen Hindernisse, die der bestimmten Reise im Wege stünden, zurückzukehren. Dieses geschahe unter der Polhöhe von 80°. 00′.

Den

Den 19ten Windstille, hell Wetter und Sonnenschein. Die Bewegung des Fahrzeuges war nach S.S.W. Um 7 Uhr ein leichter Wind zwischen N. und W. Um 9 Uhr wurde das Loth ausgeworfen, auf 200 Klafter kein Grund. Man hatte das Land im Gesicht und sahe auch 6 fremde Schiffe, die gegen S. segelten. Auf eins wurde die Schaluppe geschickt, um Nachrichten einzuholen.

Vom 20ten bis 30ten, man richtete das übrige der Fahrt so ein, daß man erstlich nach Klokbay käme. Der dortige Vorrath von Lebensmitteln mußte untersucht, das Gute vom Verdorbenen abgesondert, und jenes, wie auch die in Klokbay befindliche Mannschaft, nach Archangel zurück geführt werden. Alles geschahe, nur, wegen schwacher und widriger Winde, etwas langsam. Man fuhr meistens im Gesicht des Landes. Zuweilen hörte man einen Knall, als wenn es donnerte; man hielt aber dafür, daß solches von großen Eißschollen käme, die sich von den Eißbergen absonderten.

Den 30ten kamen sie vor Klokbay und trafen daselbst ein dreymastiges, fremdes Schiff an.

Den 31ten, liefen sie in den Meerbusen ein, legten sich vor Anker und gaben dem Lieuten. Ryndin von ihrer Ankunst Nachricht. Dieser kam des Morgens um 9 Uhr mit seinem Raport. Die bey ihm befindliche Mannschaft befand sich in gutem Zustande.

Hier lagen die Schiffe bis auf den 7ten August, während welcher Zeit sie sich mit Absonderung und Einladung der noch brauchbaren Lebensmittel und der übrigen Geräthschaft beschäftigten. Sie maßen auch einen Berg, dessen senkrechte Höhe von 316 Klaftern, die Klafter zu 6 Fuß, befunden wurde. Ueberdem bemerkte man täglich, daß sehr grosse Eißschollen von den Eißbergen sich absonderten.

Mit Hinterlassung auf Spizbergen des schadhaften Proviants und dreyer wohnbarer Stuben oder Häuser, eines Speichers und einer Badstube, lichteten sie den 7ten August die Anker, wurden aber durch viele, ihnen entgegenströmende Eißschollen, deren sich zu erwehren sie grosse Mühe hatten, am Auslaufen gehindert.

Endlich gewannen sie den 8ten August die See, hatten oft widrige und starke Winde, und kamen den 10ten September zurück nach Archangel.

Beylage zu obigen Reise-Journalen.

Dem Auszuge aus den Tagebüchern des Schiffes Tschitschagof, woraus obiges genommen ist, sind folgende Aussagen der fremden Schiffer, die auf dem Schiff Tschitschagof befragt worden, beygefügt:

Sie sind alle von Holländischen Schiffern, deren Namen, und die Namen der Schiffe und Rheder auch angeführt, aber fast unkenntlich verdorben sind, weßwegen, und weil sie zur Hauptsache nichts beytragen, man sie hier übergeht.

Den 10ten Junius. Der Schiffer ist den 13ten April n. St. mit seinem dreymastigen Galiott von Amsterdam in See gegangen. Er thut jezt, wegen des Wallfischfanges die dritte Reise. Er hat Grönland nie gesehn, woran das Eiß hinderte, und ist nicht höher als 77°. 00′. gekommen. Er braucht die Abweichung des Compasses von 1½ Strich westlich: Die Strömung der See soll, wie er von andern gehöret, meistens NO. und SW. seyn. Es kommen jährlich auf 100 Schiffe hie-
her

her auf den Wallfischfang. Vor ungefähr zwölf Jahren seyen viel Holländische Schiffe am nordlichen Ende von Spizbergen zwischen dem Eise zerquetschet worden und nur zwey davon gekommen. Eins oder zwey Schiffe gehn oft, und fast jedes Jahr verloren. Er weiß nicht, wie weit er von Spizbergen sich befindet, weil seine Schiffsrechnung in Unordnung ist.

Den 23ten Junii. Eine Fleite von Amsterdam in Klokbay, ist seit dem 13ten April auf der Reise. Der Schiffer fährt seit 22 Jahren auf den Wallfischfang und als Schiffer 9 Jahre; sein Vater seit dreissig Jahren, ist auch hier und befindet sich auf einer andern Fleite. Er hatte dieses Jahr noch keinen einzigen Wallfisch gefangen. Es ist wohl schon 10 Jahr, daß er Grönland von weitem, übers Eiß gesehn, allein nicht weiter, als unter 75°. 00′. Polhöhe. Man halte dafür, daß unter 78°. eine Durchfahrt nach der Strasse Davis seyn müsse, weil man dort in einem Wallfisch eine Harpune, mit dem Stempel eines Schiffers, der nur in der Spizbergischen See auf den Fang auszugehn pflegt, gefunden habe. Man glaube, daß die Wallfische unter dem Eise durchgehn. Er sey vor vielen Jahren unter 81°. Breite gewesen, weiter aber nicht; habe aber wohl gehört, daß Schiffe unter 83°. gewesen und Land übers Eiß gesehn haben. Während der 22 Jahre habe er 250 Wallfische gefangen. Es gehn oft Schiffe zwischen dem Eise verlohren, die Menschen retten sich aber dann auf andre Schiffe. Er brauchte 2 Striche für die Abweichung des Compasses gegen Westen: Als man ihm aber sagte, daß wir 1½ Strich brauchten, so war er auch damit einstimmig.

Den 16ten Julii. Der Schiffer einer Fleite ist den 17ten April von Amsterdam abgegangen. Er fährt

seit 11 Jahren in dieser See, hat dieses Jahr 3½ Fische gefangen und geht jezt nach Amsterdam zurück. Man hat ihn nach Nord-Osterland und Grönland gefragt, er hat solche nie gesehn.

Den 19ten Julii. Man traf am nordlichen Ende von Spizbergen 5 Holländische Fleiten an, von deren einer man den Schiffer hohlen ließ, welcher aussagte: Er gehe schon zwey Monate lang um das Eiß herum, sey den 24ten Junii unter 80°. Breite gewesen, und hat in drey Meerbusen geankert. Er fährt seit 2 Jahren für Schiffer, in allem aber befährt er diese See seit 23 Jahren. Er hat auf seiner jezigen Reise unter 72°. das erste Eiß gesehn. Grönland sey wohl eher von seinen Anverwandten unter 74°. Breite gesehn worden, von ihm aber niemahls. Das Eiß sey jezt häufiger in dieser See, als vormals. Vor 60 Jahren habe man ganz Spizbergen umfahren können. Jezt aber sey keiner mehr, der Nord-Osterland gesehn habe. Im verwichnen Jahr hätten sie uns am nordlichen Ende von Spizbergen gesehn, da wir wegen starken Windes, alle Seegel eingenommen gehabt. Er aber und noch 7 andre Wallfischfänger hätten damals in einer Bucht vor Anker gelegen, und hätten geglaubt, daß wir umkommen würden, weil ein starker S. Wind uns gegen das Eiß getrieben habe. Sie hatten sich für uns gefürchtet, daß wir auf Kaperey ausgegangen seyn möchten, weil sie niemals dergleichen Schiffe in dortiger See gesehn hätten. Im Jahr 1758. seyen 15 Holländische Schiffe am nordlichen Ende von Spizbergen verloren gegangen. Im jezigen Jahre sey ein Englischer Wallfischfänger zwischen dem Eise zerquetscht worden. Es seyen im Jahr .... (die Zahl ist undeutlich geschrieben) 20 dergleichen Fahrzeuge, von verschiednen Nationen, im Eiß geblieben; das Volk aber habe meistentheils, vermittelst andrer Fahrzeuge, seine Ret-

tung

tung gefunden. Niemand habe den Fang, weil eine unbeschreibliche Menge Wallfische gewesen, verlassen wollen, ob sie gleich gesehen, daß sie vom Eise umringt würden. Er hätte gehört, daß Schiffe auf 82°. Breite gekommen wären. Er selbst sey dieses Jahr, seiner Rechnung nach, auf 81°. gewesen; weil wir uns aber damals nicht weit von ihm entfernt befunden hätten, so erkenne er jezt seinen Irrthum. Hiermit stimmten auch die Aussagen andrer Schiffer überein. Einer, der wohl eher in Petersburg, Riga, Reval gewesen war, und etwas Russisch konnte, that hinzu: Der Wallfischfang sey heut zu Tage bey weiten nicht mehr so reich, als er ehemals gewesen. Viele Schiffe kehrten leer zurück, er habe 33 Jahre diese See befahren. Ein andrer sagte: sein Vater sey 30 Jahre auf den Wallfischfang gefahren und sey auf der östlichen Seite von Spizbergen bis 77°. gewesen, ganz Spizbergen aber habe er, des Eises wegen, nicht umfahren können. Jener behauptete hierbey, daß er vor ohngefähr 20 Jahren, auch im Canal zwischen Nord-Osterland und Spizbergen gewesen sey, wohin jezt niemand, des Eises halber, kommen könne. Von der Lage des festen Eises von Grönland sagten alle, daß es sich von SW. nach NO. erstrecke und zulezt mit Spizbergen zusammen hienge.

Ich übergehe hier die Thermometrischen Beobachtungen, die auf dem Schiffe Tschitschagof, während der lezten Reise, mit zwey Reaumurischen, mit Weingeist angefüllten Thermometern angestellt worden. Sie sind nicht einstimmig, und keines zeigt, weder einen grossen Grad der Kälte, noch der Wärme an. Sie halten sich gemeiniglich in der Nähe des Gefrierpunkts, und meistentheils oberhalb, selten unterhalb demselben. Wenn das Tagebuch den 18ten Julius von einer empfindlichen Kälte redet, so steht ein Thermometer $\frac{1}{2}$ Grad oberhalb, das

andre $2\frac{1}{2}$ Grad unterhalb dem Gefrierpunkt. Hieraus ist nichts anders zu schliessen, als daß die Thermometer nicht im besten Zustande (oder am unrechten Ort aufgehängt) gewesen.

Eine Schrift, die der Herr Tschitschagof seinem Tagebuch angehängt, oder vielleicht nachgehends zu mehrerer Erläuterung und zu seiner eignen Vertheidigung dem Admiralitäts-Collegium übergeben hat, enthält noch verschiedne merkwürdige Nachrichten, die hier beygebracht zu werden verdienen.

Ich will es, sagt er, dem Urtheil aller kundigen Seefahrenden anheimstellen, was das bedeute, eine unbekannte See, in einem so sehr verschiednen, unbewohnten Clima zu befahren, wovon man nur wenige und unvollständige Nachrichten hat, die nichts minder, als Furcht und Schrecken, verursachen und den Seefahrenden den Untergang drohen. Da muß wohl ein jeder gestehn, daß, wie herzhaft auch jemand sey, er jedoch in seinen Gedanken nicht ohne Unruhe seyn könne. Es ist zwar eine Ehre für einen Mann, zum Nutzen des Vaterlandes sein Leben in die Schanze zu schlagen: Wenn er aber alle mögliche Gefährlichkeiten, die nicht vorausgesehn werden können, sich vorstellt, so kann ihm auch in die Gedanken kommen, daß er vielleicht sein Leben aufopfere, ohne einmahl gewiß zu seyn, daß sein Name dafür werde gepriesen werden. Oefter hat er dafür böse Nachrede zu erwarten, als ob er aus Unverstand und Unvorsichtigkeit, an Nicht-Erfüllung des gesuchten Endzwecks Schuld sey. Dieses leztere habe ich erfahren, als wir im verwichnen 1765sten Jahre, unsrer Rechnung nach, gegen über Klokbay kamen, und grosses, sich weit ausbreitendes Eiß antrafen. Wir wusten nicht, daß solches doch zuweilen eine freye Fahrt, um in den Meerbusen,

busen, wo das Winterlager war, einzulaufen, verstattete. Wir wünschten aber sehr Land zu sehn, und wagten es, durch die einzelnen Eißschollen hinzufahren, mit dem Vorsaz, wenn wir auf diese Art nicht in den Meerbusen kommen könnten, eben dieses Weges zurückzukehren. Gar bald darauf kamen wir an das dikke, undurchdringliche Eiß, kehrten zurück, und fuhren 19 Stunden nach mancherley Richtung, zwischen Eiß, und das noch mit günstigem Winde, bis wir ganz von Eise umringt waren. Mit grosser Gefahr kamen wir in freye See. Hätten wir aber nur eine Stunde lang widrigen Wind oder gar Sturm gehabt, so hätten wir alle umkommen müssen. Endlich erreichten wir nach langem Hin- und Herfahren, den Meerbusen Klokbay (denn mitlerweile war das Eiß anderswohin getrieben worden) und lagen daselbst 8 Tage vor Anker. Auf einmal kam eine so grosse Menge Eiß aus der See, daß es den ganzen Meerbusen bedeckte, und so dick war, daß man auf demselben nach dem Ufer gehn konnte. Damals befürchteten wir alle Augenblicke, daß unsre Schiffe vom Eise zerquetscht werden würden. Da aber blieb doch die Hofnung übrig, daß die Menschen sich hätten über das Eiß nach dem Lande retten können. Wäre uns dieses begegnet, so hätte mein Auftrag gleich im Anfang sein Ende gehabt. Dieser Art Zufällen vorzubeugen, ist jederzeit alle mögliche Vorsichtigkeit, den Erfahrungen der Schiffahrtskunde gemäß, angewandt worden. Und gleichwohl möchte vielleicht dieses, wenn ein Unglück erfolgt wäre, keine gute Meynung von mir erregt haben, absonderlich bey denen, die von dieser Reise anders dachten, als derjenige, der dazu den ersten Vorschlag gethan hatte. Mit dergleichen Vorurtheilen beschwerte Gedanken würden wohl nichts anders als beständige Unruhe verursachen, wenn nicht der Diensteifer die Schwierigkeiten einigermassen zu überwinden Hofnung gäbe. Meine Hauptsorge war, daß die drey Schiffe

niemals voneinander getrennt werden möchten, damit sie zu aller Zeit und in allen Fällen einander hülfliche Hand zu leisten im Stande wären. Hiezu dienten die Signale, vermittelst welcher ich mit den andern Befehlshabern gleichsam sprechen konnte. Die dabey gebrauchte Sorgfalt und der daraus entsproßne Nutzen, haben sich während unsrer zweyjährigen Schiffahrt gezeigt, indem wir meistens mit Nebeln, Schnee und trüben Wetter zu kämpfen gehabt, und doch allzeit beyeinander geblieben sind. Dieses gereichte jedermann zu einer kräftigen Aufmunterung, absonderlich wenn Gefahr nahe war, wenn wir uns, wie oft geschah, mitten zwischen dem Eise befanden. Da tröstete sich immer ein Schiff mit der Gegenwart des andern, und das half uns, mit desto sichererm Erfolge, die Schiffahrt zu dem abgezielten Endzweck fortzusetzen. Die Wallfischfänger gehen auf eben diese Weise zu Werke. Niemahls oder höchstselten sieht man ein solches Schiff allein fahren. Es hat immer seinen Gefährten in der Nähe. Sie haben überdem noch andere gute Einrichtungen. Sie sind am Vordertheil vierfach mit Brettern beschlagen, und dennoch gehen alle Jahre ihrer etliche verloren. Sie haben auch diesen Vortheil vor uns voraus, daß sie nicht belastet sind, sondern nur ihren Proviant und einige Fässer frisch Wasser inne haben. Daher geschieht es, daß, wenn ein Unglück entsteht, die Schiffe nicht leicht sinken, und also Zeit da ist, das Volk in Schaluppen und Jollböten zu retten, deren sie zu 6 bis 8 auf jedem Schiff haben, die geräumig genug sind, nicht nur das Volk, sondern auch den Proviant in Sicherheit zu bringen. Unsre Schiffe hingegen waren zur bequemen Schiffahrt auf ofner See eingerichtet, und hatten Eisen und Sand zu Ballast, jedes zu 7000 Pud, die Masten und Takelage ungerechnet. Stößt eine solche Last, mit geschwinder Bewegung an etwas hartes z. E. an eine grosse Eißscholle, so kann die nur aus zwey

nicht

nicht sehr dicken Brettern bestehende Bekleidung des Schiffs einen so starken Stoß nicht aushalten. Wird das Schiff schadhaft, so muß es vermöge seiner eignen Last untersinken. Da ist kein Mittel zur Rettung, wenn auch Zeit übrig wäre, weil bey den Schiffen an kleinen Fahrzeugen ein Mangel ist. Bey jedem unsrer Schiffe war nicht mehr als eine Schaluppe von 6 Rudern, und ein kleines Boot, auf denen es wohl nicht möglich gewesen wäre 70 Mann, nebst Proviant zur Nothdurft, zu retten. Vielleicht sagt man, eben dieselbe Ursache des Unglücks, das Eiß, hätte auch zur Rettung dienen können. Dieses aber ist eben so wenig zuverläßig. Man wird selten das Eiß so beschaffen finden, daß man, auch bey ganz stillem Wetter, die Geräthschaft aus dem Schiff aufs Eiß bringen kann. Eine jede Eiß cholle ist rundumher vom Anspülen des Wassers dergestalt geformt, daß sie nach unten stark abschüßig ist; daher kann man an dem Theil des Eises, der über dem Wasser ist, mit einer Schaluppe nicht ankommen, ohne sich vorher an denjenigen zu halten, der unter dem Wasser ist und einige Klafter abschüssig in die Tiefe geht. Bey solchen Umständen verliert man die Hofnung über das Eiß sein Leben zu retten. Deßwegen habe ich mit äusserstem Fleiß immer darauf bedacht seyn müssen, dem Eise auszuweichen, ja auch vorher zu sehn, daß wir uns demselben nicht, zumahl bey trüben Wetter, nähern möchten. In Betracht dessen ist nichts gefährlicher, als die sich oft erhebenden Nebel, die oft so dick gewesen, daß man, selbst um Mittagszeit, nicht auf 20 Klafter weit von sich hat sehen können. Deßwegen haben wir oft alle Seegel eingenommen und unsre Schiffe bloß treiben lassen. Wir haben Acht gegeben, von welcher Seite etwan ein Geräusch, vom Anspülen der Wellen an das Eiß, zu hören sey, welches Geräusch desto stärker und weiter zu hören ist, je näher man dem Eise kömmt und je grösser dessen

Umfang ist. Dieses Mittel scheint im Nebel von grossem Nutzen zu seyn. Dahingegen, wenn wir mit einem Winde, der über das Eiß hin bließ, lavirten und das Wasser kein Geräusch gab, so pflegten wir aus Canonen zu schiessen, und gaben Acht woher ein Wiederhall kam. War man in freyer See, so wurde kein Wiederhall gehört, war aber Land oder Eiß in der Nähe, so erfuhr man bald, durch das Zurückprallen der erschütterten Luft, gegen welche Seite und von wie grossem Umfang das Eiß oder Land sey, wornach man also seine Maßregeln nahm. Jedoch waren diese Bemerkungen bey einem starken Winde nicht allemahl zuverlässig, weil da oft wegen des Geräusches das Wind und Wellen machten, kein Wiederhall zurück kam, ja auf den Schiffen selbst die Befehle, welche mit lauter Stimme zugerufen wurden, nicht zu hören waren. Da blieb nichts übrig, als sich auf die gnädige Vorsehung Gottes zu verlassen und so viel möglich durch eine getroste Miene die Untergebnen bey Muth zu erhalten. Man mußte immer bereit seyn, den Lauf des Schiffs entweder aufzuhalten oder zu beschleunigen, zum Umwenden auf diese oder jene Seite und für alle mögliche Fälle Signale zu geben, wie solche waren verabredet worden, denen übrigen Schiffen zum Unterricht oder zur Warnung. Wie aber dieses alles von der Sorgfalt des Commandirenden abhängt, so wird dazu unablässiger Fleiß und Vorsicht erfordert, damit man in schleunigen unvermutheten Fällen keinen Fehler begehe, noch in Unordnung gerathe, woraus unvermeidliches Unglück erfolgen könnte. Eine solche Gefahr ereignete sich auf unsrer lezten Reise, als wir den 18ten Julius, unter der Breite von 80°. 00'. am nordlichen Ende von Spizbergen uns befanden. Wir kamen bey starkem Wind und Nebel an Eiß und wurden schon von demselben umzingelt, als wir kaum noch Zeit hatten umzuwenden und den übrigen Schiffen ein Signal zu geben. Beym Umwen-

wenden kamen wir um eine ungeheure Eißscholle herum, von welcher wir uns nicht ohne Gefahr entfernten und ein freyes Fahrwasser erreichten. Alle dergleichen Zufälle, so sehr sie den Seefahrenden drohen, sind bey dortigen Umständen den Wallfischfängern nicht so gefährlich, weil ihnen gewisse Vortheile zu statten kommen, deren wir bey Reisen von unsrer Bestimmung entbehren müssen. Denn, wenn sie gleich eben die See befahren, so haben sie doch, aus vieljähriger Erfahrung, von allen dortigen Gegenden eine zulängliche Kenntniß; sie nehmen die zum Fange dienliche Jahreszeit in Acht; ihnen ist keine Gegend absonderlich vorgeschrieben; allenthalben, wo sie dazu Gelegenheit finden, gehen sie dem Fange nach und sind nicht verpflichtet sich in einige Gefahr zu begeben, vornehmlich in Nebel oder Sturm, da sie in einer Bucht der Insel Spizbergen vor Anker liegen, oder auch die freye See halten. Wir im Gegentheil mußten beflissen seyn, nach der uns ertheilten Vorschrift zu verfahren, und die uns vorkommende Hindernisse zu überwinden, damit der gesuchte Endzweck der Reise erhalten würde. Da durften wir uns nicht von dem Ort, wo wir waren, entfernen, weil wir dadurch die Zeit, welche wir zum Nuzen anwenden sollten, hätten verlieren können. Aus dieser Ursache haben wir oft mehr gewagt, als nöthig war. Wenn wir an Eiß gekommen sind, so haben wir uns in den Buchten desselben, zwischen den einzelnen Eißschollen, aufs Treiben gelegt, sonderlich wenn wir im Nebel keine freye Aussicht hatten. Alles dieses haben wir mit Mühe, Geduld und Unruhe überstanden. Ob wir nun gleich, wegen unüberwindlicher Hindernisse, das bestimmte Ziel unsrer Reise nicht erreichen können: so ist doch, wie es scheint, durch zulängliche und sehr genaue Untersuchung, die Unmöglichkeit derselben genugsam erwiesen, so daß deßhalb kein Zweifel mehr übrig seyn kann, welches auch die von den fremden Schiffern erhaltne Nachrichten bekräfti-

kräftigen. Diesen zufolge hat das Eiß, von den Grönländischen Küsten an, eben dieselbe Richtung, als wir auf unsrer zweyjährigen Schiffahrt gefunden haben. Hat jemand, wie man sagt, gegen N. und W. Land gesehn, so ist doch niemand auf demselben gewesen, und kann also solches nicht, als eine ausgemachte Wahrheit, angenommen werden. Denn darinn kann sich ein Seefahrender leicht betrügen, daß er Wolken für Land hält, weil sie demselben zuweilen ganz ähnlich erscheinen, es sey dann, daß er auf alle dabey vorkommende Umstände genau Acht habe. Wie mir dann selbst, auf dieser lezten Reise, ein solches Beyspiel begegnet ist, als wir den 16ten Junius, unter der Breite von 78°. 15'. und unter der Länge von 18°. 09'. waren. Die gegen W. aufsteigende Wolken wurden für Land gehalten, und wir blieben so lange in diesem Zweifel, bis die Wolken sich vom Horizont absonderten und zertheilten. Es scheint auch gar nicht glaubwürdig, daß jemand sollte über 81°. hinaus gegen N. gekommen seyn, wenigstens nicht in unsern Zeiten. Nach aller Schiffer Aussage hat das Eiß gegen die vorigen Zeiten zu rechnen sich vermehrt, und niemand fährt jezt auf der östlichen Seite von Spizbergen, da doch vor 60 Jahren ein gewöhnlicher Fischfang dort gewesen seyn soll. Einer von den Schiffern meynte, daß er diesen Sommer unter 81°. oder noch weiter gewesen wäre, zu eben der Zeit, da wir uns nahe bey ihm befunden hätten, welches wir mit Gewißheit widerlegen konnten, weil den 18ten Jun. unsre weiteste Breite, nach einer genauen Beobachtung, 80°. 30'. war. Ihm fehlte es an einer dergleichen Beobachtung, worin wir also vor ihm einen Vorzug hatten. Hieraus ist zu schließen, daß nicht alle Nachrichten dieser Art für wahr angenommen werden müssen. In Ansehung des Eises kann man eher eine jährliche Vermehrung desselben in dortiger See vermuthen, wenn folgende Gründe dabey in Betrachtung kommen.

men. In allen Meerbusen von Spizbergen gefriert das Wasser im Winter zu einem obgleich nicht dicken Eise. Dieses wird von der Sommerwärme, vom feuchten und nassen Wetter, und insonderheit vom Regen, schwach, es wird von den Wellen zerbrochen und fließt der See zu. Daher entsteht die grosse Menge des Treibeises, welches man in den Monaten May und Junius zwischen Spizbergen und dem Eise der Grönländischen Küsten antrifft. Je weiter im Sommer, je weniger sieht man von diesem Eise. Zu Ausgang des Julius wird die See ganz frey davon, in eben denselben Gegenden, wo man vorher zwischen dem Eise gefahren war. Vielleicht wird es von den starken Winden und Wellen zermalmt. Von den Eißbergen, deren eine grosse Menge in dortiger See anzutreffen ist, sondern sich oft grosse Stücke ab, und wir haben in Klokbay von zweyen Eißbergen sehr grosse Massen abfallen gesehen, die auf 8, bis 9 Klafter tief auf dem Grunde stunden. Kann man sich da wohl vorstellen, daß so dicke Eißklumpen, nicht nur in einem Sommer, sondern auch in vielen Jahren, von der dortigen geringen Sonnenwärme zerschmelzen sollten? Ihre Anzahl also muß sich jedes Jahr vermehren und nicht vermindern. Sie werden von der Strömung gegen das vor Grönland liegende, feststehende Eiß getrieben, vor welchem sie liegen bleiben und die Fahrt zu demselben verhindern. Wie nun auch von solchen ungeheuren Eißschollen die Fahrt zwischen Spizbergen und Grönland immer enger werden muß, so kann es dereinst wohl geschehn, daß die Holländer ihren Wallfischfang dort verlieren werden. Ueberdem hat man angemerkt, daß die dortige Luft denenjenigen, die nicht daran gewöhnt sind, zumahl der Nebel, schädlich ist. Wer aber die dortige See oft befährt, der verspürt davon in seiner Gesundheit keinen Schaden Dieses haben uns die Holländischen Schiffer aus eigner Erfahrung versichert, und wir selbst

sind

sind davon überzeugt worden, indem auf der ersten Reise viele von uns von Kopfweh, Engbrüstigkeit und Stechen im Rücken erkrankten, dahingegen wir auf der zweyten Reise weit weniger Kranke gehabt haben, weil das Volk an die dortige Luft mehr gewöhnt war. Doch hat auch vielleicht dieses dazu beygetragen, daß wir beflissen gewesen sind, unser Schiffs-Volk immerdar in beständiger Bewegung zu erhalten. Denn wenn auf den Schiffen keine Arbeit vorfiel, so sannen wir auf Spiele, wozu eine starke Bewegung des Leibes erfordert wurde. Die Matrosen sahen selbst den Nutzen davon ein und liessen von ihren Spielen nicht eher ab, als bis sie zum Schweiß kamen. Dabey haben wir auch oft unter dem Verdeck und in den Cajüten mit Schießpulver und Wacholderstrauch geräuchert. Daher haben wir nur wenige und nicht immer, Kranke gehabt. Die Luft ist in den dortigen Gegenden, wenn man sich vom Lande und vom Eise entfernt, nicht sehr kalt, zwischen dem Eise aber ist sie kälter *) so daß mitten im Sommer die Tauen mit Eiß überzogen wurden. Dahingegen haben die Seefahrenden in dortiger See auch folgende Vortheile: Der Tag hält ununterbrochen vier Monathe lang an, während welcher Zeit die Sonne nicht untergeht. Man sieht sie zwar selten, wenn aber auch der Nebel lange anhält, so bleibt doch immer die Hofnung, daß er bald aufklären und die Sonne zum Vorschein kommen werde. Geschieht dieses dann, wenn auch nur für eine kurze Zeit, so empfindet man davon eine nicht geringe Freude, deren man aber bey Nachtzeit entbehren muß. Ist die Kälte dem Schiffs-Volk absonderlich zwischen dem Eise, einigermassen beschwerlich, so dient sie hingegen dazu, daß die Schiffsprovision und das frische Wasser nicht verderben. Man hat frisches Fleisch länger, als vier Wochen, ohne daß es im geringsten

*) S. Perry — — —

sten verdorben wäre, zum Essen gebrauchen können. Wenn Mangel an frischem Wasser ist, so schmelzt man Eiß, fehlt es dazu an Holz, so kann man allenfalls den Durst mit Eise löschen.

* * *

So weit geht die Schrift des Herrn Tschitschagof, die er seinem Tagebuch zu weiterer Erklärung und sich selbst zur Vertheidigung, als eine Zugabe, beygefügt hat. Seine Anmerkungen sind richtig, nur vielleicht für manche neugierige Leser, die noch wenig von der natürlichen Beschaffenheit der nordlichen Gegenden wissen, nicht zureichend. Für eine solche Seereise sollte der Befehlshaber entweder selbst ein Naturkundiger seyn, oder doch einen Naturkundigen beständig zur Seite haben. Von den ungeheuren Eißbergen und dem stehenden Eise, als der vornehmsten Hinderniß der Schiffahrt, ist zu wenig gesagt; von grossen Stürmen, Donnerwettern, Nordlichtern, von Ebbe und Fluth, gar nichts. Sollten unsre Seefahrenden auf zwey Reisen, wenigstens bis auf eine gewisse Breite, nichts beobachtet haben?

Noch ist derjenige Bericht merkwürdig, den Herr Tschitschagof, bey seiner Zurückkunft nach Archangel, an das Admiralitäts-Collegium geschickt hat. Er ist vom 15ten September 1766. und enthält folgendes:

„Vermöge eines aus dem Reichs-Admiralitäts-Collegium mir ertheilten Kayserlichen Befehls, bin ich mit denen mir anvertrauten drey Schiffen den 19ten May aus Catharinenhafen in See gegangen. Wir kamen den 27ten May nach Bäreneyland, wo wir Eiß sahen, und richteten darauf unsern Lauf nach Spitzbergen. Als wir den 30ten May unter die Breite von 77°. 23'. Länge

26°. 31′. kamen, konnten wir wegen Eises dem Lande nicht nahe kommen. Wir sezten aber unsre Fahrt fort, und hielten meistens gegen W. wobey uns das Eiß rechter Hand gegen N. beständig zur Seiten war. Unsrer Schiffsrechnung nach, hatten wir 21 Meilen gegen W. z N. nach dem wahren Compaß gemacht, als uns das Eiß von Grönland zu Gesicht kam, welches an seiner ausserordentlichen Dicke, und daß es in ununterbrochner Reihe in einem hin fortwährt, vornehmlich an seiner Richtung kenntlich ist. Denn damahls war unser Curs meistens zwischen N. und O. Wir befanden uns den 16ten Junius nach Rechnung, unter Breite 78°. 18′. Länge 17°. 53′. hatten aber Ursache in unsre Schiffs-Rechnung ein Mißtrauen zu setzen, weil wir seit dem 30ten May immer zwischen Eiß gefahren waren. Dieses bewog uns den Curs nach O. zu nehmen, und da bekamen wir den 18ten Forland ins Gesicht, wo wir bis zum 20ten Windstille hatten. An diesem Tage bekamen wir Gelegenheit eine Beobachtung zu machen, nach welcher wir uns unter der Breite von 78°. 03′. befanden. Darauf giengen wir mit einem Nordwinde nach Klokbay. Wir liefen den 21ten in diesen Meerbusen ein, konnten aber, wegen des Eises, nicht zum Winterlager kommen, sondern legten uns fünf Werste von demselben vor Anker. In dem Winterlager befanden sich, der Lieutnant Ryndin, der Commissarius und 5 Gemeine; die übrigen waren gestorben. Nachdem wir uns hier, statt des verzehrten Vorraths, aufs neue versorget, und frisch Wasser eingenommen hatten; giengen wir den 29ten wieder in See. Ein starker Nordwind, der bis zum 6ten Julius anhielt, erlaubte uns nicht, Gebrauch von den Seegeln zu machen. Wir wurden von den Wellen dem Süd-Cap zugetrieben. Als aber der Wind sich änderte, segelten wir in ofner See, ohne irgendwo Eiß zu sehn, 86 Meilen gegen W. bis wir den 8ten Julius,

nach

nach unsrer Rechnung unter 77°. 48'. Breite und 18°. 53'. Länge, dickes und weit sich erstreckendes Eiß antrafen, das seine Richtung von NO. gegen SW. hatte. Parallel mit diesem Eise und dasselbe niemals aus dem Gesicht verlierend, kamen wir den 16ten an das nordliche Ende von Spizbergen unter die Breite von 79°. 45'. Länge 27°. 09'. und fanden dort gegen 20 Holländische Wallfischfahrer, deren einige wir nach den Umständen ihrer Schiffahrt befragten. Sie waren Willens den 17ten und 18ten dieses Monats nach Amsterdam zurückzukehren. Wir lavirten über das nordliche Ende von Spizbergen hinaus, bis auf die Breite von 80°. 30'. zwischen Treibeiß, immer im Gesicht des dicken Eises, welches man zulezt an Spizbergen sich anschliessen sahe. In dieser ganzen Zeit unsrer Schiffahrt ist weder Grönland noch sonst ein Land in Norden, wie man vermuthen möchte, gesehn worden. Aus denen uns vorgekommnen Umständen müssen wir schliessen, daß gegen Norden keine Durchfahrt, des Eises wegen, statt finden könne. Denn das Eiß erstreckt sich von SW. gegen NO. und indem es zulezt eine Wendung annimmt, so vereinigt es sich um das nordliche Ende von Spizbergen mit dem Lande, wie wir aus eigner Wahrnehmung angemerkt haben. Den Erzählungen der Schiffer zu Folge, nimmt dieses Eiß schon unter 72°. seinen Anfang. Was die Schiffer sonst ausgesagt haben, das kömmt in allen Stücken mit unsrer Erfahrung überein. Als nun das Eiß uns der Hofnung, die Fahrt fortsetzen zu können, beraubte, so wurde ich, mit Zustimmung der Befehlshaber von den übrigen Schiffen, schlüssig, zurückzukehren. — Den 30ten Julius kamen wir vor Klokbay, trafen dort den Capitain-Lieutenant Nemtinof mit seinem Fahrzeuge an, welches dem Winterlager frischen Vorrath zuführen sollte, liefen in den Meerbusen ein und lagen vor dem Winterlager vor Anker, bis wir das noch taugliche

Proviant in die Schiffe luden; das untaugliche aber, und die leeren Wohnungen, nachdem wir den Lieuenant Ryndin und die mit ihm waren, auf unsre Schiffe genommen hatten, blieben zurück. Solchergestalt sind wir den 7ten August wieder in See gegangen und den 8ten September vor der Barre (die Rhede vor der Mündung des Dwinaflusses), den 10ten aber zu Archangel, glücklich und wohlbehalten angekommen. An der Carte unsrer Schiffahrt wird gearbeitet; übrigens erwarte ich des Kayserl. Admiralitäts = Collegiums Befehle."

* * *

Hiemit endigten sich die Schiffahrten im Eißmeer. Ihro Kayserl. Maj beschenkten alle, die dabey gewesen waren, sowohl Officiers als Gemeine, mit eines Jahrs Besoldung, auch hatten die Wittwen und Waisen derer, die auf der Reise gestorben waren, daran Theil. Wer nicht länger zu dienen Lust hatte, oder wer auf ein Jahr abgelassen zu werden verlangte, dem wurde nach seinem Gesuch gewillfahret. Herr Tschitschagof ist nachher, da er den Campagnen im Archipelag mit beygewohnet, bis zur Würde eines Vice = Admirals gestiegen.

Es ist noch anzumerken, daß seitdem dieses in Rußland vorgegangen ist, ein gleicher Eifer, gegen den Nordpol Entdeckungen zu machen, die Engländer aufs neue belebt und sie, eine eigne Schiffahrt zu dem Ende zu veranstalten, bewogen hat. Ihnen ist von den mißlungenen Versuchen unsrer Russischen Seefahrenden nichts bekannt gewesen. Sie haben aus alten Nachrichten Englischer Seefahrer, die dem Nordpol nahe gekommen seyn sollen, Anlaß zu ihren Unternehmungen genommen. Und diese Nachrichten zu sammlen, hat sich insonderheit ein gewis-

gewisser Herr Danes Barrington Mühe gegeben, durch den sie erstlich der Königl. Akademie der Wissenschaften, durch diese der Admiralität vorgestellt, und endlich von der Admiralität dem Könige, um die Untersuchung auf Königl. Kosten geschehn zu lassen, empfohlen worden. Unter den gesammleten Nachrichten der vorigen Zeiten, waren solche, da vorgegeben wurde, es seyen Schiffe bis unter 84, ja 88 Grad gekommen, bis unter 82. und 83°. sehr viele. Allein es waren Schiffernachrichten, mündliche Ueberlieferungen, denen es an genauen Beobachtungen, an Tagebüchern, die ehemals gewesen seyn konnten, aber nach der Zeit verloren, oder unnüz verworfen worden, fehlte. Was darauf geschehen ist, das kann zwar für etwas mehr, als was unsre Seefahrende gethan, gehalten werden, im Grunde aber läuft es auf eins hinaus; welches zu erweisen, hier noch mit wenigem von der im Jahr 1773. geschehenen Reise des Capitain-Commodores Phipps, eines vornehmen und sehr geschickten Seemannes, zu handeln ist.

Die Liste der Seefahrenden, die nach Herrn Barringtons Angabe, weit über den 80sten Grad Polhöhe gewesen seyn sollten, konnte leicht in England die Wirkung haben, welche dieser Patriot, der auch nach der Zeit nicht nachgelassen hat, für die Möglichkeit der Norderfahrt zu streiten, sich davon versprach. Der Graf von Sandwich, erster Lord der Admiralität, fand den König geneigt zwey Schiffe zu dieser Bestimmung, mit allem was dazu erforderlich seyn könnte, ausrüsten zu lassen. Man war versichert, daß, wenn die Fahrt gelingen sollte, die Geschicklichkeit und der Eifer des Capit. Phipps, eines Sohns des Lord Mulgrave, vieles dazu beytragen würde. Phipps bot sich freywillig zu der Reise an und erwählte sich, zum Gehülfen, für das

zweyte Schiff, den Capit. Lutwidge, beyde aber hatten die Erlaubniß, die übrigen Officiers zu ernennen, und Phipps hat nachmals gestanden, daß er dieselben so, wie er gehoffet, befunden habe. Die Reise geschah im Monat Junius und Julius des 1773sten Jahres, mit den Schiffen Racehorse und Carcaß, die ausdrücklich zu diesem Zweck, nach Art der Grönlandsfahrer, geschickt gemacht waren. Zwey im Druck herausgekommne Beschreibungen, eine grössere *) und eine kleinere **), geben uns von dem, was die Engländer gethan und gefunden haben, ausführlich Nachricht.

Man muß gestehen, daß diese Schiffahrt mit mehreren Hülfsmitteln und Werkzeugen, als die unsrigen, um astronomische und die Naturwissenschaft erweiternde Beobachtungen anzustellen, versehen gewesen. Man muß dem Herrn Phipps auch die Ehre lassen, daß er um etwas weniges weiter gegen N. und O. gekommen, als Herr Tschitschagof. Denn seine weiteste Breite ist 80°. 40′. gewesen, und seine weiteste Länge gegen O. (von

*) A Voyage towards the North Pole, undertaken by his Majesty's Command in the Year 1773. by Constantin John Phipps. London 1774. 4to.

**) The Journal of a Voyage undertaken by order of his present Majesty, for making discoveries towards the North Pole, by the Hon. Commodore PHIPPS, and Capitain LUTWIDGE, in His Majesty's Slopps Racehorse and Carcass, to which is prefixed an account of the several Voyages undertaken for the Discovery of a NE. Passage to China et Japon. London 1774. 8vo. Beyden Büchern sind Carten von dieser Schiffahrt beygefügt, die auch unsrer Erzählung zur Erläuterung dienen können.

(von London zu rechnen) 20°. das ist, von der Insel Ferro 40°. nehmlich bis an die sogenannten Sieben Inseln. Das von SW. nach NO. sich erstreckende und an Spizbergen, in der Gegend von den 7 Inseln, sich anschließende, feststehende Eiß, hat den Engländern wie den unsrigen, allen weitern Fortgang verwehrt.

Es sind Rathgeber gewesen, die geglaubt haben, man solle die Norderfahrt auf der ostlichen Seite von Spizbergen, d. i. zwischen Spizbergen und Nova Semla, versuchen, da würde man vom Eise weniger Widerstand finden; welche Meynung auch der Schweizersche Gelehrte, dessen ungünstige Urtheile über die Rußischen Entdeckungen oben angezeigt sind, behauptet. Allein, wie schwach sind nicht die Gründe, worauf die Meynung beruhet?

Phipps hatte keine weitere Bestimmung seiner Reise, als daß er dem Nordpol so nahe kommen sollte, als es ihm möglich seyn würde; wenn er auch bis zum Pol käme, so sollte er doch nicht über denselben hinausfahren, sondern längst demselben Strich, den er im Hinfahren gehalten, zurückkommen. Da war weiter keine Absicht, als zu erfahren, wie die See gegen den Nordpol zu beschaffen sey. Vermöge dieser war er befugt, von einem jeden Punkt der Reise, wo ihm unüberwindliche Hindernisse vorkommen würden, zurückzukehren. Dieses zu erfüllen, war den Engländern tröstlicher, als, nach überwundnen grossen Schwierigkeiten, sich noch immer mehreren, auf der Folge der Reise, ausgesezt zu sehen. Wer wird also unsern Rußischen Seefahrenden nicht verzeihen, wenn ihnen, da sie schon bis

an das nordliche Ende von Spizbergen so unerwartete Hindernisse angetroffen, für das künftige, was ihnen in höhern Graden begegnen möchte, kein guter Ausgang möglich geschienen hat.

Sonst läßt sich wohl mit keinen unläugbaren Gründen, oder auch nur mit einem hohen Grad der Wahrscheinlichkeit, die Frage entscheiden, ob ins künftige noch etwas für die Entdeckung der Norderfahrt zu thun übrig sey? oder ob man dießfalls alle Hofnung, wie unsre Seefahrende und der Commodore Phipps, wie auch schon lange vor ihnen der erfahrne Seemann Wood gerathen hatte, gänzlich aufgeben solle? Der Herr Danes Barrington ist noch der Meynung, daß man die Versuche fortsetzen solle, wozu er seit der Zeit, durch gedruckte Schriften *) seine Nation aufzumuntern gesucht hat. Eben dieses wünscht auch Herr Engel **), indem er die Fahrt zwischen Spizbergen und Nova-Semla bis

*) Berichte von Seeleuten, welche hohe nordliche Breiten erreicht haben, aufgesezt, und vorgelesen in der Versammlung der Königl. Gesellschaft zu London am 29ten May 1774. von Daines Barrington, S. des Herrn Ob. Consistor.-Raths D. Büsching wöchentl. Nachrichten, 1774. 51stes Stück. Und die Beantwortung einiger dahin gehörigen Fragen, in eben denselben wöchentl. Nachr. 1775 43stes Stück. Ingleichen The probability of reaching the Northpole discussed, recensirt in den Götting. gelehrten Anzeigen 1776. Zugabe 2tes Stück.

**) Sam. Engels geographische und critische Nachrichten und Anmerkungen, nehmlich die teutsche Uebersezung seines oben angezeigten französischen Buchs, welche von den Verfasser mit Zusätzen vermehrt ist. Mietau 1772. 4to.

bis auf 80. Polhöhe und noch weiter, hernach aber gegen
gen Osten, und durch die Tschuktschischen Meerenge
in die Kamtschattkische See, so leicht beschreibt, daß
sie in 6 Wochen, höchstens in drey Monaten, zurückge=
legt werden können. Er nennt das Vorurtheile, wenn man es
nicht mit ihm erkennen wollen, daß die See unter dem
Pole, wegen des sechsmonatlichen Aufenthalts der Sonnen
über dem Horizont, von Eise frey seyn müsse. Er er=
wägt aber nicht, daß die Sonnenstrahlen nur durch ihre
Zurückprallung, und nicht, wenn sie einen Körper parallel
vorbeyfahren, Wärme wirken, oder Eiß in Wasser
verwandeln können. Es ist vielmehr höchst wahrschein=
lich, daß die ungeheuren Eißberge, welche viel tiefer im
Wasser gehen, als sie über demselben erhaben sind, unter
dem Pol ihren Ursprung genommen haben, von wannen
sie nach und nach gegen Süden fortgerückt sind, wo sie
endlich, wenn ihnen Land oder Inseln in den Weg kom=
men, zu Grunde anstoßen und stehen bleiben. Dadurch
wird dann auch erklärt, warum das Eis in der Spitz=
bergischen und Grönländischen See von Jahr zu Jahr
mehr wird. Von Süden kann es nicht kommen, also
von Norden. Unter dem Pole sollte es wärmer seyn,
als unter einer Breite, wo noch einige Zurückprallung
der Sonnenstrahlen wäre?. — Es fehlt nur noch, daß
die Vertheidiger dieser Meynung auch anzeigen, unter
welcher Breite, oder wie weit vom Pole, sie glauben,
daß eine solche wunderbare Veränderung ihren Anfang
nimmt?

Indeß genug hiervon! Wir müssen zu denen,
jetzigen Schiffahrten und Entdeckungen übergehen, die
seit der zweyten Kamtschattkischen Expedition, in der
Kamtschattkischen See, durch Russen sind gemacht wor=
den, und die zu der geneigten Schiffahrt, welche auf
Allerhöchsten Kayserl. Befehl, zu gleicher Zeit mit

der

Zweyte Reise im Eismeer.

der vorherbeschriebenen war angestellet worden, bekannt zu geben haben *)

*) Da der nunmehr seel. Herr Verfasser dieser wichtigen Schrift kurz vor seinem Tode an den Verleger der N. Nordischen Beyträge zur Bekanntmachung eingesendet hat, so ist dieser unterbrochenen Fortsetzung, nach dem Ableben dieses würdigen Gelehrten, schwerlich mehr zu erwarten; wenn nicht unter seinen hinterlassenen zahlreichen Papieren dergleichen vorgefunden und der nützlich bekannt gemacht werden sollte. Indessen könnte vielleicht die Beschreibung der hier genannten, auf Allerhöchsten Befehl angestellten Schiffahrt im östlichen Meere, wovon ein Auszug im ersten Theil dieser Beyträge beygebracht worden, künftighin umständlicher mitgetheilt werden. Anm. d. Herausg.

